Merc
185m

14,1

Pöhls

9. 72.

<36631037210010

<36631037210010

Bayer. Staatsbibliothek

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Darstellung

des

See-Assecuranzrechtes

nach

gemeinem und Hamburgischem Rechte

und nach

den Gesetzen

der vorzüglichsten handelnden Staaten

Europa's und America's.

Von

M e n o P ö h l s.

A. M. et J. U. D.

E r s t e r T h e i l.

Hamburg,

bei Hoffmann und Campe.

1832.

Darstellung

des

gemeinen Deutschen

und des

Hamburgischen

Handelsrechts

für

Juristen und Kaufleute.

Von

Meno Pöhls.

A. M. et J. U. D.

Vierter Band.

Assecuranzrecht.

Erster Theil.

Hamburg,

bei Hoffmann und Campe.

1832.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Vorrede.

Ueber den gegenwärtigen vierten Band, der das Handelsrecht, soweit dessen Bearbeitung für jetzt in meinem Plane lag, beschließt, habe ich nur sehr wenig zu sagen. Die Art der Bearbeitung ist ganz die des Seerechts, und die Gründe für dieselbe sind die nämlichen, wie bei diesem; was daher in der Vorrede zum dritten Bande gesagt ist, läßt sich im Ganzen auch auf den gegenwärtigen vierten anwenden. Nur einiges dürfte zu erinnern seyn.

Quelle des geltenden Assecuranzrechtes ist, nächst den dafür existirenden, zum Theil höchst mangelhaften, Gesetzen, gewiß vorzüglich die Natur der Sache. Bei den meisten bekannten Schriftstellern findet man daher diese fast allein zum Grunde gelegt. Die Franzosen und Engländer, die überhaupt nur ihr vaterländisches Recht zu berücksichtigen pflegen, kennen höchstens, erstere, neben dem (Französischen) guidon de la mer, die, gleichfalls in Französischer Sprache vorhandenen coutumier d'Amsterdam und Ordnung für die Börse von Antwerpen, letztere allenfalls Emerigon und die ordonnance de la marine. Daraus entsteht

nothwendig eine gewisse Einseitigkeit, die auf der einen Seite Dinge gleichmäßig behandelt, die ganz verschieden angesehen seyn wollen, auf der anderen aber wieder Unterschiede aufstellt, wo in der That keine nothwendig sind.

Die Italiener, von Casaregis bis Baldasseroni*) und Piantanida herab, und eben so die älteren Spanier haben auch im Assecuranzrechte viel zu sehr das Römische Recht vor Augen und gerathen dadurch auf Abwege. Meine Deutschen Vorgänger, Magens und Beneke, haben zwar aus den, den Assecuranzen eigenthümlichen Quellen geschöpft, indessen haben beide sich theils nur mit den gelten den Quellen beschäftigt, theils fehlten ihnen die juristischen Kenntnisse, welche, auch in einer rein kaufmännischen Materie, zur Prüfung der Gesetze erforderlich sind. Magens ist noch dazu kein vollständiges Werk, sondern enthält im Grunde nur eine Einleitung und höchst unvollständige Quellensammlung, Beneke('s Deutsches Werk) aber ist, außer einigen Rechnungsexempeln und Englischen Entscheidungen, in der Regel nur Copie von Emerigon und Baldasseroni mit allen ihren Fehlern, selbst den falschen Citaten. Die Holländer, unter diesen auch Bynkershoeck, der aber nur einzele Fragen erörtert, fassen nur die practische Seite auf. Ueberall aber werden die Lücken in den Gesetzen durch willkührliche Raisonnements ausgefüllt, die dann gerade die Natur der Sache darstellen sollen.

---

*) Jedem das Seine. Baldasseroni kennt von den ausländischen, d. h. hier Nichtitalienischen, Quellen manche, wenn gleich nicht alle.

Dadurch nun sind fast alle die Mängel entstanden, die nicht blos in der Theorie, sondern in einem sehr großen Theile der neueren Gesetze sich finden, und die zu vermeiden die Aufgabe desjenigen ist, der in gegenwärtiger Zeit das Assecuranzrecht bearbeitet.

Das Römische Recht kann im Assecuranzrechte, soweit das Institut der Assecuranzen selbst in Betracht kommt, nie angewendet werden; am aller verderblichsten für die Behandlung der Materie aber ist es gewesen, daß man (wie nach den alten romanisirenden Juristen die Franzosen, und nach diesen in einigen Puncten auch noch Beneke) mit Gewalt die Assecuranz nach der Bodmerei oder gar dem nauticum foenus hat zuschneiden wollen. Dagegen aber läßt sich, bei allen denjenigen Fragen, die auf allgemeinen Grundsätzen von Verträgen beruhen, das Römische Recht keineswegs entbehren, und muß wenigstens jedem Raisonnenment aus der Natur der Sache vorgehen, wenn gleich Kaufleuten, wie Magens und Beneke, die Nichtberücksichtigung desselben verziehen werden mag.

Dann aber müssen, soweit dieß möglich ist, die ältesten Quellen des Assecuranzrechtes für die Beurtheilung einzeler Grundsätze den Ausschlag geben. Wenn die sogenannte Natur der Sache das ewige Vehikel ist, auf welches Hypothesen gebaut, und dann durch die gesunde Vernunft das Wesen eines Institutes beurtheilt werden soll, wodurch man zu a priori Urtheilen und dadurch aufs neue zu Irrthümern verleitet wird, so sind dagegen die älteren Quellen, unter denen zwar immer der guidon de la mer

die ergiebigste ist, aber besonders auch die älteren Spanischen Verordnungen, aus dem funfzehnten und sechszehnten Jahrhunderte in Betracht kommen, insbesondre in sofern wichtig, als sie, nach der Art, wie überhaupt die Rechtsbücher des Mittelalters entstanden, hauptsächlich Sammlungen der bei einem Institute herrschenden Gewohnheiten enthalten, und gerade dadurch das beste und sicherste Mittel zum Verständnisse einzeler Rechtsnormen und zu deren Interpretation abgeben.

Aus diesem Gesichtspuncte habe ich die Materie aufzufassen gesucht. Das Römische Recht ist daher nur mit Vorsicht benutzt, dagegen vorzüglich die älteren Quellen des Assecuranzrechts berücksichtigt. Daß nicht überall gerade auf solche Quellen zurückgegangen werden konnte. liegt natürlich darin, daß die ältesten Quellen minder vollständig sind, und daß namentlich durch die weitere Fortbildung während einiger Jahrhunderte, daß Institut selbst in mancher Beziehung erst geregelt ist.

Eine äußerst wichtige, bisher viel zu wenig berücksichtigte, Quelle für das Assecuranzrecht sind die in den einzelen Ländern üblichen Formulare von Policen, indem sie nicht nur die üblichsten Contractsbedingungen enthalten, sondern vorzüglich auch das Gewohnheitsrecht, namentlich wo dieses sich (wie in den Französischen Formularen), dem Gesetze entgegen gebildet hat, nachweisen. Ich habe daher geglaubt, überall, soweit ich im Stande war, sie mir zu verschaffen, die gebräuchlichen Policen berücksichtigen zu müssen. Ein brauchbares Hülfsmittel hiebei ist die

Policensammlung von Vaux (Paris 1830), die nur den Fehler hat, daß der Sammler blos Französische Uebersetzungen und nicht auch die Originale abdrucken läßt. — Eben so sind, wo solche existiren, die beständigen Bedingungen der Assecuranzcompagnien mit zum Grunde gelegt, und sind die Lübeker Bedingungen bei Hamburg mitgenommen.

Die Assecuranzwissenschaft ist eigentlich selbstständig, und gehört nicht gerade in eine Darstellung des Assecuranzrechtes; indessen läßt sich letzteres nicht ohne alle Rücksicht auf erstere abhandeln, es mußten daher häufig auch Grundsätze erläutert werden, die mehr in diese als in eine Erörterung des Rechts gehören. Aus diesem Gesichtspuncte möchte ich auch die am Schlusse des gegenwärtigen ersten Theiles, im §. 621, gegebene Tabelle, die eine Uebersicht darüber giebt, von welchem Grade der Beschädigung sich in den Haupthandelsplätzen in der Regel die Assecuradeurs frei zu zeichnen pflegen, beurtheilt wissen, bei der ich nur speciell darauf aufmerksam mache, daß sie nur die Regel aufstellen soll, daß natürlich durch Contractsbedingungen eine Abweichung darin hervorgebracht werden kann, und daß selbst durch den Ablauf der Zeit allein schon Schwankungen eintreten können. Wo letztere schon jetzt eingetreten sind, da sind sie in der Tabelle durch Anführung zweier Zahlen angegeben.

Daß in einem Handelsrechte nur das Seeassecuranzrecht abgehandelt ist, bedarf keiner Entschuldigung. Die übrigen Gegenstände der Assecuranz in einem Anhange zu

erörtern, genügt nicht, und zur ausführlichen Darstellung des darauf anwendbaren Rechts wollte ich um so weniger den Raum vergeben, als sie nicht eigentlich zum Handel gehören, wenn auch der Assecuradeur ein Geschäft daraus macht.

Die Gründe aus denen die Lehre von der Havarie nicht im Assecuranzrechte, sondern schon im Seerechte abgehandelt ist, sind an einem andern Orte (Bd. III. Vorrede S. IX. und Abschnitt VII. S. 625.) angegeben.

Schließlich noch ein Wort über die gebrauchten Abbreviaturen. Ich hatte ursprünglich die Citate ganz ausgeschrieben, fand jedoch beim Fortschreiten, daß mir dieß zu viel Raum wegnahm, und kürzte sie ab. Es mußte nun dieses auch in dem früheren Theile des Manuscriptes geschehen; es ist aber in sofern eine Ungleichheit entstanden, als hin und wieder (was mir erst während des Druckes auffiel,) die ganzen Citate stehen geblieben sind. Diese Ungleichheit wird leicht aus dem angeführten Umstande erklärt und entschuldigt werden. Zum besseren Verständnisse erhält der Leser hinter dem Inhaltsverzeichnisse eine Erklärung der Abbreviaturen.

Mit diesem Theile zugleich sollte der vierte Theil des Seerechts erscheinen. Er ist gleichzeitig in die Presse geschickt; daß er zurückbleibt, liegt deshalb nur darin, daß die beiden Druckereien in ihren Arbeiten nicht gleichen Schritt gehalten haben. Ich hoffe jedoch, er wird in einigen Wochen nachfolgen.

Hamburg am 31. August 1832.

Inhalt des ersten Theiles.

Erklärung der Abbreviaturen S. XV.

Besondrer Theil. Assecuranzrecht.

Seite

Erster Abschnitt. Einleitung, Quellen und Litteratur.

§. 540. Einleitung 3
§. 541. Quellen des Assecuranzrechts 11
§. 542. Litteratur 16
§. 543. Quellen und Litteratur des Hamburger Rechts 18
§. 544. Uebergang 21

Zweiter Abschnitt. Von dem Subjecte des Assecuranz-Contractes.

§. 545. Von dem Versicherer. 1) Uberhaupt 23
§. 546. Fortsetzung. 2) Von Assecuranzcompagnien 28
§. 547. Von dem Versicherten 32
§. 548. Versicherung für fremde Rechnung 34
§. 549. Particularrechte 52
§. 550. Hamburger Recht 58

Dritter Abschnitt. Von dem Objecte der Versicherung.

§. 551. Gegenstände der Versicherung überhaupt 64
§. 552. Von dem Interesse des Versicherten. a) Im Allgemeinen 66
§. 553. Fortsetzung. b) Legalität des Interesse 69

Seite

§. 554. c) Intereſſe in Beziehung auf die einzelen Gegenſtände der See-Aſſecuranz. aa) Leben der Menſchen 73

§. 555. bb) Freiheit der Menſchen 77

§. 556. cc) Schiffe 80

§. 557. dd) Frachten 83

§. 558. ee) Waaren 86

§. 559. ff) Gehoffter Gewinn 92

§. 560. gg) Havarie- und Bodmereigelder 95

§. 561. hh) Reaſſecuranzen 98

§. 562. ii) Koſten der Verſchiffung und der Verſicherung 100

§. 563. kk) Einige andre Gegenſtände. Schluß 103

§. 564. Schätzung des verſicherten Gegenſtandes 106

§. 565. Particularrechte 110

§. 566. Hamburger Recht 125

Vierter Abſchnitt. Von der Form und dem Weſen des Aſſecuranzcontractes.

§. 567. Aſſecuranzcontract 131

§. 568. Form des Contractes 133

Erſte Unterabtheilung. Von der Benennung der contrahirenden Partheien.

§. 569. Benennung der contrahirenden Partheien 137

§. 570. Fortſetzung. Bei Verſicherungen für fremde Rechnung. 139

§. 571. Veränderung des Eigenthümers nach geſchloſſener Aſſecuranz 148

§. 572. Mangel aller Bezeichnung 151

§. 573. Particularrechte 152

§. 574. Hamburger Recht 160

Zweite Unterabtheilung. Von der Bezeichnung des Gegenſtandes der Verſicherung.

§. 575. Bezeichnung des verſicherten Gegenſtandes überhaupt . 161

§. 576. Bezeichnung einzeler Gegenſtände. 1) Waaren 162

§. 577. Fortſetzung. 2) Schiffe 171

Seite

§. 578. 3) Frachten. 4) Imaginairer Gewinn. 5) Bodmerei- und Havariegelder. 6) Reassecuranzen. 7) Prämie und Kosten 173

§. 579. Folgen unrichtiger Bezeichnung 175

§. 580. Particularrechte 178

§. 581. Hamburger Recht 186

Dritte Unterabtheilung. Von der Benennung des Schiffs und Schiffers in der Police.

§. 582. Benennung des Schiffs und Schiffers 188

§. 583. Wirkung unrichtiger Bezeichnung. Irrthum im Namen des Schiffs oder Schiffers 192

§. 584. Versicherung ohne Nennung des Schiffs und Schiffers. Modification in deren Benennung 198

§. 585. Wirkung der Versicherung in unbenannten Schiffen .. 200

§. 586. Benennung des Schiffers mit der Clausel, „oder ein andrer für ihn“ 204

§. 587. Veränderung des Schiffs und Schiffers 206

§. 588. Particularrechte 209

§. 589. Hamburger Recht 215

Vierte Unterabtheilung. Von der versicherten Summe.

§. 590. Versicherte Summe überhaupt 217

§. 591. Taxirte Police 219

§. 592. Theilung in mehrere Taxen. Vorbehalt der Taxe ... 225

§. 593. Wirkung der Taxe 227

§. 594. Von der offnen Police 231

§. 595. Particularrechte 234

§. 596. Hamburger Recht 245

Fünfte Unterabtheilung. Von der Gefahr des Assecuradeurs.

§. 597. Von der Gefahr überhaupt 249

§. 598. Arten der Gefahr. 1) Seegefahr 252

§. 599. Fortsetzung. 2) Kriegsgefahr 257

Seite

§. 600. Fortsetzung. Kriegsgefahr, wo die Neutralität mit Wissen des Assecuradeurs verletzt wird 263
§. 601. Fortsetzung. Insbesondre von Versicherung von Schiffen und Gütern unter Convoy 264
§. 602. 3) Andre Arten der Gewalt 270
4) Feuersgefahr 273
§. 603. 5) Havarie grosse 275
§. 604. 6) Unkosten in Folge von Seeunfällen 278
§. 605. 7) Andre Verlüste. Concurrenz mehrerer Schäden 286
§. 606. Umfang der Verbindlichkeit des Assecuradeurs 289
§. 607. Anschaffung und Versicherung der Hariegelder 295
§. 608. Zeit der Gefahr. a) Contractlich bestimmte 297
§. 609. Fortsetzung. b) Ohne contractliche Bestimmung. aa) Bei Versicherung des Schiffes 300
§. 610. Fortsetzung. bb) Bei Versicherung der Ladung 304
§. 611. Fortsetzung. cc) Bei Versicherung der Fracht. dd) Anderer Gegenstände 306
§. 612. Gefahren von denen der Verrsicherer frei ist. Einleitung 308
§. 613. 1) Gesetzliche Befreiungen. a) Versehen und Betrug des Schiffers und Schiffsvolkes 308
§. 614. b) Fehler des Versicherten selbst 313
§. 615. c) Fehler des versicherten Gegenstandes. aa) Des Schiffs 315
§. 616. Fortsetzung. bb) Der Ladung 318
§. 617. cc) Lebender Geschöpfe 321
dd) Bei Gegenständen die der Gefahr schon ausgesetzt sind 322
ee) Geringfügige Schäden 325
§. 618. 2) Vertragsmäßige Befreiungen 326
§. 616. Particularrechte 336
§. 620. Hamburger Recht 366
§. 621. Tabelle zur Bestimmung, von welchem Betrage der Beschädigung sich die Assecuradeurs in den Haupthandelsplätzen frei zeichnen.

Erklärung der Abbreviaturen.

Portugal.

Liss. bedeutet Lissabon (Police von)

Spanien.

Cad. (Cad.)	bed.	Cadixer Police
Bilb.	'	Bibao '
Sev.	'	Sevilla '
Cod. de com.	'	Codigo de comercio
Ord. de *Barc.*	'	Ordenanzas de Barcellona
Ord. de *Burg.*	' '	de Burgos
Ord. de *Bilb.*	' '	de Bilbao
Recop.	'	Recopilacion de leyes de las Indias

Italien.

Gen.	bed.	Genua (Police von)
Liv.	'	Livorno '
Tosc.	'	Toscana '

Frankreich.

Ass. part.	bed.	Police der Pariser Privataſſecuradeurs
Cercle comm.	'	Police des cercle commercial d'assurances maritimes zu Paris
Comp.d'ass. gen.	'	Police der compagnie d'assurances generales zu Paris
Comp. roy.	'	Police der compagnie royale d'assurances maritimes zu Paris
Bord. (*Bord.*)	'	Police von Bordeaux
Hav. (*Hav.*)	' '	' Havre
Marſ. (*Mars.*)	' '	' Marſeille
Nant. (*Nant.*)	' '	' Nantes (a. P. alte Police, n. P. neue Police)
Rou. (*Rou.*)	'	Police von Rouen

Holland.

Amſt.	bed.	Police von Amſterdam
Antw.	' '	' Antwerpen
Rott.	' '	' Rotterdam

England.

Lond.	bed.	Police von London
Lond. ass. co.	'	London assurance company
Roy. exch. co.	'	Royal exchange insurance company

Nordamerika.

Balt. ins. co.	bed.	Baltimore insurance company
Ches. ins. co.	'	Chesapeake insurance company
Col. ins. co.	'	Columbian insurance company
Comm. ins. co.	'	Commercial insurance company
Del. ins. co.	'	Delaware insurance company
Ess.f.&M.ins.co.	'	Essex fire & marine insurance company
Firem. ins. co.	'	Firemen insurance company(NewYork)
Hartf. ins. co.	'	Hartford insurance company
Maine f. & M. ins. co.	'	Maine fire & marine insurance company
Mar. ins. co.	'	Marine insurance company
Maryl. ins. co.	'	Maryland insurance company
Mass. mut. f. ins. co.	'	Massachusetts mutual fire insurance company
Merch. ins. co.	'	Merchants insurance company
Merr. ins. co,	'	Merrimac insurance company
N. A. ins. co.	'	Insurance company of North America
N. E. ins. co.	'	New-England marine insurance company

Newb. ins. co.	bed.	Newburyport insurance company
Newp. ins co.	"	Newport insurance company
Norw. ins. co.	"	Norwich insurance company
N. Y. ins. co.	"	New-York insurance company
Oc. ins. co.	"	Ocean insurance company
Penn. ins. co,	"	Pennsylvania insurance company
Pet. ins. co.	"	Petapsco insurance company(Baltimore)
Phil. ins. co.	"	Philadelphia insurance company
Prov. ins. co.	"	Providence insurance company
Un. ins. co.	"	Union insurance company
Unit. ins. co.	"	United insurance company
U. S. ins. co.	"	Insurance company of United States
Balt.	"	Police von Baltimore
Bost.	"	" Boston
N. O.	"	" Neu-Orleans
N. Y.	"	" New-York
Phil.	"	" Philadelphia

Oesterreich.

Triest	bed.	Police von Triest
Triest Assec.	"	Vereinbarung der Triester Assecuradeurs vom 1. März 1823.

Rußland.

Russ.	bed.	Russische Police

Schweden.

Schw. S. A. C.	bed.	Police der Schwedischen Seeassecuranz-Compagnie

Dännemark.

Cop.	bed.	Police von Copenhagen

Hamburg.

A. C.	bed.	Assecuranz-Compagnie
A. G.	"	" Gesellschaft
A. S.	"	" Societät
H. A. C. (G. S.)	"	Hamburger Assecuranzcompagnie (Gesellschaft, Societät ꝛc.)
M. A. C.	"	Mercurius Assecuranz-Compagnie
N. (n.) A. C. (S. ꝛc.)	"	Neue Assecuranzcompagnie, (Societät ꝛc.)
N. S. A. C.	"	NeueSee-Assecuranz-Compagnie
P. A. C.	"	Patriotische Assecuranz-Compagnie
S. A. C.	"	See-Assecuranz-Compagnie
V. G.	"	Versicherungs-Gesellschaft
V. S.	"	Versicherungs-Societät.

Die vor oder zwischen den Buchstaben stehenden Zahlen zeigen an, die wie vielte Compagnie es ist, und sind nur dann hinzugesetzt, wenn die bezeichnete Compagnie diese Zahl in ihrem Namen führt, z. B.: 11. A. C., elfte Assecuranz-Compagnie.

Die hinter den Buchstaben stehende Zahl bezeichnet die Jahreszahl der Errichtung (oder Prolongation) einer Compagnie; ist ebenfalls nur hinzugesetzt, wenn die Compagnie zum Unterschiede von Andern die Jahrszahl in ihrem Namen führt. Da keine activen Compagniepläne aus dem vorigen Jahrhundert existiren, so ist der Kürze halber dabei immer das 18 (achtzehnhundert) weggelassen, z. B.: n. 3. V. G. 16, neue dritte Versicherungs-Gesellschaft von 1816.

Hamb.	bed.	Hamburger Police

Lübek.

L. A. C.	bed.	Lübeker Assecuranz-Compagnie
L. V. G.	"	Lübeker Versicherungsgesellschaft.

Besonderer Theil.

III. Assecuranzrecht.

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

Erster Abschnitt.

Einleitung, Quellen und Literatur.

§. 540. Einleitung.

Unter dem Assecuranz= oder Versicherungsvertrage ist derjenige Vertrag zu verstehen, durch welchen der eine der Contrahenten dem anderen eine Gefahr irgend einer Art dergestalt abnimmt, daß er sich in Beziehung auf dieselbe ganz in dessen Stelle setzt. Der Ver= trag kann zwar sehr wohl ein accessorischer seyn; in sofern aber von der Assecuranz in dem heutigen Sinne des Wortes die Rede ist, und in sofern dieselbe als Gegenstand einer eignen Wissenschaft in Betracht kommt, versteht man darunter denjenigen selbständigen Vertrag, vermöge dessen der eine Contrahent, der Versicherte, dem anderen, dem Versicherer, Assureur, Assecuradeur, gegen eine demselben dafür zu zahlende Vergütung, Prämie, eine gewisse genannte Gefahr überträgt, in der Art, daß letzterer ihn gegen diese Gefahr vertritt und für einen dadurch für ihn entstandenen Verlust schadlos hält.

Die wichtigste Art der Assecuranz ist unbedenklich diejenige ge- gen die Gefahren der See, See=Assecuranz; auch ist diese es, für welche sich besonders die rechtlichen Prinzipien gebildet haben, welche man auf den Contract anwendet, Assecuranzrecht. Das Assecuranzrecht ist daher auch häufig als Theil des Seerechts behan= delt; was jedoch wenigstens in sofern unrichtig ist, als die Gefahren der See keineswegs die einzigen sind, welche den Gegenstand des Contractes ausmachen, auch nicht alle Grundsätze, die auf die See= Assecuranz angewendet werden, gerade dieser eigenthümlich sind; vielmehr alle Assecuranzen in mannigfacher Beziehung übereinstim= men und nach einerley Prinzipien beurtheilt werden.

Die Frage nach dem Alter der Assecuranzen [1]) dürfte sich noch jetzt keineswegs genügend beantworten lassen. Die Schriftsteller, die sich mit der Untersuchung derselben befaßt haben, stellen zum Theil seltsame Ideen auf [2]). Man hat nicht selten einzele Stellen aus den Römischen Classikern, und selbst aus den Digesten angezogen, um darzuthun, daß die Römer Assecuranzen schon gekannt haben. Allein sowohl die Stellen bey den Geschichtschreibern, wie diejenigen, welche das Corpus juris enthält, gehen auf etwas anderes. — Der Vertrag, daß einer dem anderen eine Gefahr abnimmt, liegt in der That so nahe, und scheint so natürlich, daß man sich kaum darüber wundern könnte, wenn er schon früh vorkäme. Es wäre aber doch zu verwundern, daß unsere Römischen Gesetzbücher des hier in Frage stehenden Vertrages nicht ein einziges Mal directe erwähnen, wenn er als selbständiger Vertrag vorgekommen wäre. Die Supposition, der Vertrag sey nur selten vorgekommen, und deshalb keine Normen dafür gegeben, würde selbst dann noch unzureichend seyn, wenn die einzelen Bestandtheile, die das Römische Recht enthält, von Anfang an Gesetze gewesen wären; und doch könnte man hier sagen, ein Rechtsgeschäft, was so selten vorkommt, konnte der Aufmerksamkeit der Gesetzgeber wohl entgehen. Sie hält aber durchaus nicht Stich, wenn man die Entstehung der Gesetzbücher vor Augen behält.

---

1) Vergleiche Beckmann Beiträge zur Geschichte der Erfindungen. I. Seite 204 ff. Büsch und Ebeling Handlungsbibliothek Bd. III. Stück I. (Hamb. Addreßcomptoirnachrichten Jahrg. 1790. St. 30. und 71.) Hugo civilist. Magazin. II. p. 129. ff. *Koelle* D. praedes periculi maritimi apud romanos comm. ad illustr. loc. Ciceronis Hal. 1795. *Pardessus* collection des loix maritimes anterieures au XVIII. siècle I. p. 73. sq. Glück Pandectencommentar Bd. XXI. S. 201. ff

2) Savary in seinem dictionaire de commerce stellt die Behauptung hin, daß 1182 und 1321 die Juden, die aus Frankreich vertrieben wurden, diesen Conctract eingeführt hätten, um ihre Sachen leichter transportiren zu können, ihm stimmt unter andern bey Busch Handbuch der Erfindungen Bd. I. S. 254. auch *Cleirac* Us & cout. de la mer. p. 218. *Piantanida* l. c. II. p. 363. n. 9. sq. Man erinnert sich, daß früher auch die Erfindung der Wechsel den Juden zugeschrieben wurde. —

Es wäre unglaublich, daß in der ganzen langen Zeit, in der die Schriften der Juristen entstanden, aus welchen die Gesetzbücher compilirt wurden, nicht ein Mal ein Fall zur Sprache gekommen seyn sollte, der ein so leicht zum Streite Veranlassung gebendes Rechtsgeschäft betraf, wenn dieses existirt hätte, zumal bey der Ausführlichkeit, mit welcher die Juristen überall die geringfügigsten Fragen bis in die kleinsten Details analisiren und mit der sie, auch selten vorkommende, Verträge abhandeln.

Das wahre ist, daß den Alten die Assecuranz nicht Bedürfniß war, wie uns, und daß sie deshalb nicht daran dachten, das Institut einzuführen. Die Schiffahrt war andrer Art. Ohne Kenntniß des Compaß, nur nach der Sonne und einigen Sternen sich richtend, hielten sich die Schiffer an den Küsten. Während des Winters ruhte die Schifffahrt. America war unentdeckt, die Communication mit Asien geschah durch ein bloßes Uebersetzen über den Pontus Euxinus. Die Ueberfahrt nach Africa war ebenfalls kurz. Der innere Transport geschah zu Lande oder auf den Flüssen, und die größte Gefahr für die Schifffahrt war die Seeräuberey, und zwar so sehr, daß noch Cicero es beklagt, daß die Römer sich keine Marine angeschafft haben [3]). Es ist daher nicht zu verwundern, wenn ein Vertrag nicht aufkam, auf dessen Einführung man seine Aufmerksamkeit natürlich erst richtete, wie die größere Gefahr ihn nothwendig machte.

In der That findet man auch in allen denjenigen Stellen, die oft hieher gezogen sind, nichts, woraus erwiesen werden könnte, daß die Assecuranz als ein selbständiger Vertrag bey den Römern vorgekommen wäre. Wir finden in unseren Rechtsquellen des Vertrages, da einer statt eines andern das periculum übernimmt, allerdings erwähnt, aber er kommt nur als accessorischer Vertrag, und zwar in der Art bey anderen Verträgen vor, daß die gesetzlichen Grundsätze über die Gefahr bey Verträgen dadurch modificirt oder abgeändert werden. So findet es sich beym Kaufe, beym Mandate, Depositum, bey dem Vertrage, durch welchen einer die Fassung eines Steines übernimmt, daß derjenige der contractlich die Gefahr tragen

---

3) *Cicero* pro L. Manil. 11. 17. 18.

müßte, sich bedingt, daß sein Mitcontrahent dieselbe übernehme [4]). Die als selbständiger Vertrag vorkommende Stipulation „decem millia salva fore“ darf offenbar auf nichts anderes, als auf eine einfache Bürgschaft bezogen werden, wie der folgende §. 1. des Gesetzes [5]) deutlich zeigt, was auch um so leichter angenommen werden kann, als die Ueberschrift des 6. Tit. Buchs 46. der Pandecten, rem pupilli vel adolescentis salvam fore, der unmittelbar nach den Titeln von der Bürgschaft und Bezahlung steht, zeigt, daß der juristische Sinn des salvum esse allerdings diese Erklärung gestattet. Dieß vorausgeschickt lassen sich denn auch die Stellen der Classiker sehr wohl verstehen, ohne daß man an eine Assecuranz im heutigen Sinne zu denken braucht. So handelt es sich namentlich bey Livius und Suetonius nur um accessorische Verträge. Lieferanten sollten Vorräthe an die bedungenen Plätze liefern und der Staat, dem an der Lieferung besonders gelegen war, übernahm die Gefahr des Transportes [6]). Besonders aber kann die Stelle in einem Briefe Ciceros an den Caninius Sallustus auf keine Weise von einem Versichern verstanden werden [7]). Vielmehr kann eine vernünftige Interpretation nichts anderes darin finden, als daß Cicero die in Frage stehenden Gelder überhaupt nicht der Gefahr des Transportes aussetzen wollte. Die Stelle redet daher nur von dem Wunsche der möglichst sicheren Uebermachung der Gelder nach Rom, auf eine Weise, daß die Gefahr des Transportes vermieden werde; also von einem Remittiren der Gelder, wie wir dieß ausdrücken würden, statt eines Uebersendens in Natura. Das beweisen gerade die Worte „sine vecturae periculo;“ und daß er zugleich schreibt, er wolle Garantien dafür annehmen, schwächt dieß nicht, besonders wenn man bedenkt, daß diejenigen, die mit den öffentlichen Geldern zu thun hatten, überhaupt Caution leisten mußten, und daß gerade diese Caution den Namen praedes, dessen sich

---

4) Vergl. L. 1. §. 35. depositi (16. 3.) L. 39. mandati (17. 1.) L. 1. pr. de periculo & comm. rei vend. (18. 6.) L. 13. §. 5. locati (19. 2.)

5) L. 67. pr. §. 1. de verbor. oblig. (45. 1.)

6) *Livii* hist. L. XXIII. c. 49. L. XXV. c. 3. *Sueton.* vita Claudii c. 18.

7) *Cicero* ad familiares L. II. ep. 17.

auch Cicero bedient, erhielt [8]). Auf welche Weise dieß Remittiren der Gelder geschehen seyn mag, ob es in Rom angewiesen wurde, ob der Uebernehmer in Rom sein Etablissement hatte, durch welches er die erhaltenen Gelder wieder auszahlen ließ, ob Cicero nur die Absicht hatte, die Beute, von der vorher die Rede war, in Laodicaea so zu verkaufen, daß der Kaufpreis in Rom zu bezahlen war, dieß alles läßt sich nicht bestimmen, es genügt, daß die Stelle nicht auf Assecuranzen gehen kann. Wahrscheinlich war er noch selbst darüber nicht aufs Reine, wie er den allgemeinen Satz in seinem Briefe hinwarf.

Was dann den wirklichen Ursprung der Assecuranzen betrifft, so liegt dieser durchaus im Dunkeln. Wenn einige [9]) in dem Oleronschen Seerechte schon Assecuranzen erkennen wollen, so sind sie eben so sehr außer Stande, ihre Behauptung zu erweisen, wie diejenigen, die eine Spur von Lebensversicherungen in dem Wisbuyschen Seerechte finden [10]). In dem Oleronschen Seerechte findet sich durchaus nichts, was sich hieher ziehen ließe, und der Artikel 67 des Wisbuyschen Seerechtes enthält eben so wenig eine Assecuranz. Abgesehen davon, daß dieser Artikel sich weder in den älteren Manuscripten noch in der ersten Ausgabe des Wisbuyschen Seerechts findet [11]); also wohl spätere Interpolation, vielleicht Anmerkung zu den vorhergehenden Artikeln ist, so ergiebt doch der Zusammenhang desselben gerade mit den vorhergehenden, die ebenfalls sich

---

8) Vergl. Varro de lingua latina lib. V. Vertheidiger der Behauptung, daß in den l. l. c. c. von Assecuranzen die Rede sey, sind Reimarus in Büsch und Ebeling Handlungsbibliothek a. a. O. *Pardessus* l. c. *Pufendorf* de jure nat. & gent. p. 725. (in ed. Hertii 1706.) *Loccenius* jus. marit. l. 2. c. 5. *Scheele* de instrumento assecurationis vulgo polizza Helmst. 1707. Glück a. a. O. Dagegen Hugo a. a. O. Beckmann a. a. O. Langenbeck Anm. z. Hamb. Schiffr. S. 370. §. 10. *Stypmann* jus marit. p. IV. c. 7. bezieht die citirten Gesetze auf die Bodmerey. Piantanida l. c. p. 366 sq. findet in den Citaten aus den Classikern wenigstens ein Analogon der Assecuranz.

9) Unter andern Malynes lex mercatoria p. 105

10) *Emerigon* traité des assurances pref. p. XII. *Boucher* le consulat de la mer. p. 124. tom I.

11) Vergl. *Pardessus* collection etc. I. p 523. not. 2.

in den Costuimen von Amsterdam finden, klar, daß der Sinn kein andrer seyn kann, als der, wenn der Schiffer zum Besten des Schiffes sich verbürgt, so soll der Rheder ihm Sicherheit für seine Schadloshaltung geben [12]). Auch der Idee, daß die Juden bey ihrer Vertreibung aus Frankreich zuerst Assecuranzen aufgebracht hätten [13]), fehlt es an historischen Zeugnissen. Alle unsere älteren Rechtsquellen verlassen uns hier. Selbst das, sonst so ausführliche, Consulat erwähnt der Assecuranzen nicht. Es läßt sich also als ziemlich gewiß ansehen, daß noch im dreyzehnten Jahrhunderte das Institut, und zwar auch in Spanien, eben nicht bekannt gewesen sey. Merkwürdig ist es, daß nach einer historischen Notiz schon 1310 in Brügge eine Assecuranzkammer existirt haben soll. Die Stelle ist keiner Deutung fähig, und redet unbedingt von einer wirklichen Versicherung gegen See- und andere Gefahren [14]). Allein gerade der Umstand, daß auch von anderen Gefahren die Rede ist, erregt den Verdacht, daß der spätere Chronikenschreiber etwas ganz anderes für eine Assecuranz angesehen habe. Es ist, nach allem, nicht zu

---

12) Der Art. 66. (30 der Costuimen van Amsterdam) sagt, wenn der Schiffer am Schiffe zimmere, oder zum Schiffsbedarf kaufe, so sollen die Rheder ihm das jeder a rata erstatten. Darauf folgt dann im Art. 67. „Waer't Sake, dat de Schipper soude Borge setten voor dat Schippe, so waere de Rheder schuldig Borge to setten voor des Schippers Liif (nach Verwer, die Schreibart bey Pardessus l. c. weicht etwas ab) Das Wort Liif aber bedeutet keineswegs „Leben" sondern Schadloshaltung. Vergl. Verwer Nederlantsch. Seerechten S. 48. (in ed. 1711.) *Pardessus* l. c. der eine Franz. Uebersetzung des Artikels giebt, drückt es daher richtig aus „— — — l'armateur sera tenu de fournir des cautions pour degager le patron." S. auch noch *van Hall* de magistro navis I. p. 43. et ibi not. 1.

13) Cleirac Us & coutumes p. 218. *Savary* dict. de comm. s. h. v. Busch Handb. der Erfindungen. I. S. 254. *Beaves* lex mercator. p. 261. *Piantanida* l. c. p. 363.

14) Cronyke van Vlaenderen cap. 9. p. 462. „— — — de Kamer van Versekeringe by de welke een jeder zyne Koopmanschapen dewelke op de Zee af ergens gevaer waeren dede versekeren, mits eenige Kroysen by't honderd, gelyk noch in Gebruick is, dar voer to betalen." — cf. *van Hall* l. c. I. p. 41. quem secutus sum.

bezweifeln, daß die erste Art der Versicherungen, welche existirte, gerade die gegen Seegefahr ist, und eine Assecuranz gegen andere Gefahren setzt schon eine Ausbildung des Instituts voraus, die man in jener Zeit unmöglich annehmen kann. Dazu kommt, daß nirgends sonst eine Spur von dieser frühen Existenz der Brügger Assecuranzkammer vorkommt, während andre spätere Projecte, Assecuranzcompagnien zu errichten, aufbewahrt sind [15]), selbst wo sie nicht zur Ausführung kamen.

Das funfzehnte Jahrhundert scheint der Zeitpunct zu seyn, in welcher man das Institut als existirend mit Sicherheit ansehen kann. Denn eine Assecuranzordnung für Barcellona, die aller Wahrscheinlichkeit nach in das Jahr **1435** oder da herum zu setzen ist, kündigt sich selbst als eine Verbesserung früherer Ordonnanzen an, die durch die Zeit nothwendig geworden [16]) und im Anfange des XVI. Jahrhunderts finden sich Verordnungen über Assecuranzen in Italien. (§. **541**.).

So mislich es ist, über das Vaterland der Assecuranzen ein bestimmtes Urtheil fällen zu wollen, so scheint es doch, als ob Italien das Land ist, welchem das Institut seinen Ursprung verdankt, und als ob von diesem zunächst die Spanier es kennen gelernt haben [17]). Für jenes spricht besonders auch der Umstand, daß so manche Benennungen, die bey dem Assecuranzcontracte vorkommen, italienisch oder italienischen Ursprunges sind. Letzteres folgt daraus, daß Spanien theils die ersten Gesetze über Versicherungen erhielt, und daß diese in eine so frühe Zeit fallen, besonders aber auch die Art und Weise, wie die Holländer Assecuranzverordungen erhielten. Schon in dem Seerechte von **1563** erwähnt der König von Spanien der Assecuranzen, **1568** untersagte er sie ihnen gänzlich, **1569**

---

15) S. z. B. die Placaeten der Generalst. a. m. O. *Bynckershoeck* quest jur. privati lib. IV. cap. I. p. 519. (in ed. Lugd. Bat. 1744.)

16) Im prooemio. Die Ordnung ist abgedruckt bey *Capmany* codigo de costumbres maritimas. II. p. 69. ital. bey Baldasseroni l. c. V. p. 141. sq.

17) So auch *Styppmann* l. c. p. IV. c. VII. n. q. *Cleirac* Us et cout. p. 218. *Valin* sur l'ordonnance ad rubr. tit des assurances (III. 6.) II. p. 27. *Emerigon* l. c. I. p. 3.

erlaubte er sie wieder, und 1570 ließ er durch Alba die erste Assecuranzordnung für die Niederlande publiciren [18]). Die Ehre der Erfindung den Holländern zuzuschreiben [19]) fehlt es an allem Grunde. Wenigstens ist die Bedächtigkeit der Niederländer ein sehr schwacher Grund, die frühe Existenz der Brügger Assecuranzkammer zweifelhaft, und der Umstand, daß die Gesetzgebung in Holland von Spanien ausging und jünger ist, wie die für dieses selbst ein eben so starkes Argument dagegen, wie der Umstand, daß die Hansa-Kaufleute, deren Gesetz von 1614 der Versicherungen noch nicht erwähnt, sie so spät erhielten, ungeachtet doch die Hansa nach Holland so bedeutenden Handel, und gerade in Brügge eine ihrer ersten Niederlassungen (schon 1252) hatte. Indessen ist nicht zu läugnen, daß der größte Theil des übrigen Europa, namentlich Deutschland und der Norden, die Assecuranzen wohl von den Holländern erhalten haben, was insbesondre auch der Gebrauch Holländischer Formulare zu Policen ꝛc., der noch ziemlich spät Statt fand, zu zeigen scheint.

Eine Ausdehnug der Assecuranz auf andre, als Seegefahr, setzte wohl schon einige Ausbildung des Institutes voraus. Die ersten Versicherungen gegen Feuersgefahr fallen wohl schon vor oder in den Anfang des XVII. Jahrhunderts, denn schon in dem Anfange des XVIII. kommen große Compagnien für diesen Zweck vor, ja die friendly society in London existirt seit 1684. Etwas jünger scheinen die Lebensversicherungen und die anderen Arten (§. 551.) zu seyn. Die Idee, den Eigenthümer unbeweglichen Eigenthumes zu zwingen dasselbe gegen Feuer zu versichern, ist ebenfalls alt. Schon 1609 wurde ein Project der Art dem Fürsten von Oldenburg vorgelegt, von diesem aber zurückgewiesen und zwar in Worten, die wenigstens schon Kenntniß der Assecuranzen voraussetzen lassen [20]); was deren Existenz um jene Zeit abermals beweiset.

---

18) Mandement 20. Jan. 1570. Groot Placaetboek I. p. 828.

19) Wie *Backer* de periculo quod assecur. est. p. XI. *van Hall* de magistro navis I. p. 44. wollen.

20) Der Plan nebst der Entscheidung des Grafen von Oldenburg steht in Winkelmann Oldenburg. Friedens- u. d. benachb. Oerter Kriegs-Handlungen (1671) und in Beckmann Beytr. z. Gesch. der Erfindungen S. 219. ff. Bd. I.

§. 541. Quellen des Assecuranzrechtes.

An ein gemeines Assecuranzrecht ist nicht zu denken, wenigstens nicht in dem Sinne, in welchem man gewöhnlich von gemeinem Rechte spricht. Daß aber der Assecuranzcontract im Gebrauch gewesen, ehe Gesetze für denselben gegeben sind, scheint keinem Zweifel unterliegen zu können (§. 540), und so haben sich natürlich Ansichten und Rechtssätze gebildet, die man wohl als ein allgemeineres Gewohnheitsrecht zu betrachten befugt ist, und selbst da, wo Gesetze gegeben sind, sind sie nicht so vollständig, daß man durchaus mit ihnen ausreichen könnte. Räsonnement aus der Natur der Sache und erweisliche Gewohnheiten müssen daher auch hier ergänzend dazwischen treten.

Das Römische Recht ist insofern nicht als Quelle für das Assecuranzrecht zu betrachten, als dasselbe keine Normen directe für dasselbe enthält. Insofern aber allgemeinere Rechtsfragen zur Erörterung stehen, wie z. B. die Wirkung eines dolus u. dgl., ist auch im Assecuranzrechte das Römische Recht allerdings anwendbar.

Diejenigen Quellen des Mittelalters, die man in einem vorzüglicheren Sinne als Quellen des gemeinen Seerechtes betrachtet (Bd. III. §. 360), enthalten über Assecuranzen nichts. Nur der guidon de la mer macht darin eine Ausnahme, wiewohl auch dieser noch keineswegs eine Assecuranz-Ordnung genannt werden darf.

Die Quellen des Assecuranzrechtes in den einzelen Ländern sind etwa folgende:

Portugal hat eben so wenig Assecuranzgesetze, wie Seegesetze. Einzele beiläufige Verordnungen finden sich in dem, unten anzuführenden (§. 542) Buche von Lisboa.

Spanien. Schon 1435. 1458 hat Barcellona ein Gesetz über Assecuranzen erhalten [1]). In Burgos wurde 1537 eine Assecuranzordnung publicirt [2]). Nächst dem ist wohl die älteste aus-

---

1) Abgedruckt bei *Capmany*. l. c. II. 69 sq.

2) Ordenanzes para los seguros maritimos que formaron el prior y consules de lá Universidad de mercaderes de Burgos etc. en el año 1537. Abgedr. bei Capmany codigo de costumbres maritimas. II. p. 89 sq.

führliche Verordnung die von Philipp II. vom 14. Juli 1556. Diese nebst einigen anderen von 1587. 1588. 1618. ꝛc. sind in der „recopilation de leyes de los reynos de las Indias“ im neunten Buche gesammelt [3]), aber auch in die Ordonnanz von Sevilla aufgenommen, in dessen 27. Capitel sie enthalten sind, wo sie 42 Artikel bilden [4]). Ihr voran, geht eine kurze Verordnung von 1553 [5]). Die vollständigste Spanische Assecuranz-Ordnung war bisher die, welche in der Ordonnanz von Bilbao enthalten ist. Seit dem 30. Mai 1829 ist in Spanien ein neues Handelsgesetzbuch (Bd. III. Thl. II. S. 379) eingeführt, welches nun auch die allgemein geltenden Assecuranzgesetze enthält.

Italien. Die ältesten Italienischen Verordnungen sind diejenigen, welche der Rath von Florenz unterm 13. März 1512, 28. Januar 1523, 15. Juni 1526, 23. Februar 1528 erließ [6]). Dann folgt wohl dasjenige, was das Statut von Genua von 1610 im 17. Titel des 4. Buches enthält [7]). Eine Verordnung des Gouverneurs von Livorno von 1685 enthält etwas über die Pflichten der Assecuranzmakler hinsichtlich der Form der Assecuranzcontracte. Im Jahre 1751 entstand in Neapel eine Assecuranz-

---

3) In 57 Gesetzen (leyes) abgedruckt bei (Magens) Versuch über Assecuranzen S. 426 ff., ferner bei Baldasseroni und bei Capmany l. l. c. c.

4) In 35 Artikeln abgedruckt bei *Capmany* l. c. II. p. 121 sq. bei Magens bilden die Formulare der Policen jedes einen Artikel, Capmany giebt sie am Ende, nach Art. 33, und läßt darauf den Schlußartikel folgen. Doch sind nur die ersten 33 Artikel mit Zahlen bezeichnet. Zur Bequemlichkeit des Deutschen Lesers citire ich nach Magens und setze, wo sie abweicht, die Zahl, mit der ein Artikel bei Capmany bezeichnet ist, in Parenthese hinzu.

5) Ordenanza de Felipe II. de 1553. § 161. 162 de las ordenes reales para la casa de contratacion de Sevilla. Abgedruckt bei *Capmany* l. c. II. p. 135.

6) In bibliotheca di gius nautico II. 35, bei Magens a. a. O. 367, bei Engelbrecht corp. jur. naut. und bei *Baldasseroni* delle assecurat. marit. T. V. p. 233 sq.

7) Abgedruckt bei Magens a. a. O. S. 512 ff. bei *Baldasseroni* l. c. p. 301 sq.

compagnie, für welche ein Reglement [8]) publicirt wurde. Unterm 20. Februar 1764 publicirte der König ein neues Assecuranzreglement [9]). Jetzt gilt in Neapel das Französische Recht. In Venedig wurde 1771 eine Assecuranzordnung publicirt, die freilich nur 23 kurze Sätze enthält [10]). Jetzt gilt überhaupt in dem größten Theile Italiens Französisches Recht.

Frankreich. Das erste vollständige Gesetz, welches Frankreich über Assecuranzen erhielt, ist dasjenige, welches in dem 6. Titel des 3. Buches der ordonnance de la marine 1681 enthalten ist. Zu dieser kam 1779 eine königliche Declaration [11]). Jetzt ist auch das Assecuranzrecht in dem code de commerce enthalten.

Holland. Das älteste Gesetz über Assecuranzen scheint die Verordnung Carls V. von 1549 gewesen zu seyn [12]). Philipp II. ließ 1563 und 1570 in Antwerpen eine Assecuranzordnung publiciren [13]). Von particulairen Assecuranzgesetzen ist wohl die Verordnung, welche 1598 für die Amsterdamer Assecuranzkammer durch den Magistrat dieser Stadt in 36 Artikeln publicirt wurde, und welche 1612 von den Staaten von Holland genehmigt wurde [14]), die älteste.

---

8) Editto di S. M. il Re de due Sicilie per lo stabilimento di una compagnia di assicurazioni marittime in questa capitale etc. 11. Apr. 1751, bei *Baldasseroni* l. c. p. 373 sq.

9) Regolamento in materia di Assicurazioni bei *Baldasseroni* l. c. p. 389.

10) Terminazione sopra sicurtà segnata dall'illustriss. ed excellentiss. signori cinque savj alla mercanzia etc. li 31. Agosto 1771 approvato con decreto dell'excellentiss. senato li 13, febrajo 1771. (Die Data müssen wohl umgestellt werden?) Abgedruckt bei *Baldasseroni* l. c. V. p. 575.

11) Declaration du roi concernant les assurances 17 Août 1779 de l'imprimerie royale. 4to.

12) In Zeerechten inhoudende dat oudste en hoogste Waterrecht ꝛc. Amsterd. 1698.

13) Ordonnantje Statuyt ende Policie gemakt op't faict van de Contracten van de Assecurantien ende Versekeringe in't Nederlanden 1570 u. a. bei Marquard de jure mercator. II. 592. 199. Die Ordonnanz 1563 enthält einen Titel van Versekeringe, der identisch mit der Ordnung der Börse von Antwerpen ist.

14) Rödings Lexicon der Marine. Bd. I. S. 26.

1626 kam dazu eine neue Ordonnanz [15]). Eine andre erfolgte 1673. Die neuste Amsterdamer Assecuranzordnung ist von 1744, sie wurde aber 1756 und 1775 revidirt [16]). Middelburg erhielt eine Assecuranzordnung schon 1600. 1689 wurde sie verbessert publicirt [17]). Die erste Assecuranzordnung der Stadt Rotterdam ist von 1604. Diese ist jedoch mehrere Male, namentlich 1635 und 1655 revidirt, darauf aber 1721 in ganz veränderter Gestalt publicirt [18]). Die Oesterreichisch-Flandrische Assecuranzcompagnie gab sich 1782 selbst Gesetze [19]). Jetzt enthält das Niederländische Handelsgesetzbuch das Assecuranzrecht.

Preußen. Das Seerecht von 1727 enthält im 6. Capitel schon Bestimmungen über Assecuranzen. 1766 wurde eine eigne Assecuranzordnung für das Königreich Preußen publicirt [20]). Jetzt steht auch das Assecuranzrecht im Preußischen Landrechte im 8. Titel des 2. Theils.

Oesterrreich fehlt es an einem Assecuranzgesetze. Nach der in Triest gebräuchlichen Police wird dort jede Differenz nach der Französischen ordonnance de la marine entschieden.

Rußland hat in seinem Seerechte (Bd. III. S. 31.) das Assecuranzrecht im 10. Hauptstücke.

Schweden. Schon in dem Seerechte von 1667 ist dem Assecuranzrechte ein eigner Abschnitt gewidmet [21]). 1750 wurde

---

15) Ordonnantie ende Wilkeuren der Stadt Amstelrodamma gemakt op't Stuck van de Assecurantie. Amsterd. 1626. 4to.

16) Ordonnantie van Assecurantie en Avaryen der Stadt Amsterdam 1744; besonders publicirt und abgedruckt bei Magens a. a. O. S. 620.

17) Ordonnantie op't Stuck van Assurantien der Stadt Middelburg in Zeeland 10. Dec. 1689 bei Magens a. a. O. S. 520 ff.

18) Ordonnantie op het Stuck van Assecurantie ende van Avaryen der Stadt Rotterdam 28. Jan. 1721. bei Magens a. a. O. S. 543.

19) Conditions de la compagnie d'assurance de la Flandre Autrichienne etablie dans la ville d'Ostende par octroy exclusif de S. M. l'Empereur et roi. 1re juill 1782. 8vo.

20) Assecuranz- und Havarey-Ordnung vor sämmtl. königl. Preuß. Staaten 18. Febr. 1766 in der 1770 erschienenen Ausgabe des Seerechts 1727 unter den Beilagen No. 15 S. 168 ff.

21) *Swer* rik sioelag. försäkrings-balk (Abschn. 6.)

jedoch eine vollständigere Assecuranzordnung publicirt [22]), welche noch gilt.

Dänemark. Das Gesetzbuch Christians V. enthielt im 6. Capitel des 4. Buches einige dürftige Bestimmungen über Versichrungen. Diese wurden jedoch erweitert und vervollständigt in der erneuerten Octroy, welche 1746 die Copenhagener Assecuranzcompagnie erhielt [23]); besonders in der in demselben Jahre confirmirten Convention zwischen den Interessenten der Compagnie [24]).

England hat, so wie überhaupt seine Gesetze sehr dürftig in privatrechtlicher Hinsicht sind, so auch keine vollständigen Assecuranzgesetze aufzuweisen. Nur einzele, besondre Puncte betreffende, Verordnungen rief das Bedürfniß von Zeit zu Zeit hervor. Die älteste derselben, scheint diejenige vom Jahre 1601 zu seyn, durch welche die Einrichtung der Assecuranzen und die gerichtliche Entscheidung derselben näher bestimmt wurde [25]). Sonst richtet man sich auch in Assekuranzstreitigkeiten nach demjenigen, was in den Entscheidungen früherer Fälle ausgesprochen ist [26]).

Nordamerika hat ebenfalls keine Assecuranzordnung. Autorität in der Entscheidung der Streitigkeiten bilden hier zum Theil das Englische Recht, zum Theil die Entscheidungen der Americanischen Gerichte. Da jedoch die Gerichte in den einzelen Staaten unabhängig von einander sind, so finden sich in den verschiedenen Staaten verschiedenartige Entscheidungen gleicher Fälle. In Ermangelung anderer Quellen legt man auch wohl den Autoren und Entscheidungen andrer Länder Autorität bei [27]).

---

22) Kongl. Maj:t's försäkering och haweristadga gifwen Stokholm i Räd-Cammaren 2. Oct. 1750 bei Flintberg und bei Magens a. a. O. S. 817 ff.

23) Dend af Hans Kongl. Majest det Kiöbenhavnske Asseurance compagnie allernaadigst givne Octroy 1. Jul. 1746 erschien besonders 1746 und ist abgedruckt bei Magens a. a O. S. 958 ff.

24) Dend af H. K. M. de 1. Jul. 1746 confirmerede Convention imellem det Khvnske Ass.-comp. ebendaselbst abgedruckt.

25) Stat. 43. Elizabeth c. 12, erneuert und bestätigt durch stat. 13. 14. Charles II. c. 23.

26) S. jedoch §. 361. Bd. III. Seite 34.

27) Siehe *W. Philipps* treatise on the law of insurance. Vorrede S. VI.

Nächst den Gesetzen kommt, und vielleicht in keinem Zweige des Rechts mehr, wie gerade im Assecuranzrechte, besonders auch das Gewohnheitsrecht in Betracht. Es kommen hier nicht bloß die Gebräuche in Betracht, die sich directe in Beziehung auf Assecuranzen gebildet haben, sondern es können Gewohnheiten, die im Handel überhaupt vorkommen, wichtig werden. Man muß immer voraussetzen, daß derjenige, der ein Geschäft betreibt, die dabei herrschenden Gewohnheiten kenne, und auch von dem Versicherer darf man erwarten, daß er hinlänglich mit dem Handel vertraut sey, um die Usancen, die bei einem von ihm versicherten Handel vorkommen, zu kennen und in Anschlag bringen zu können. Wo daher eine Versicherung geschlossen ist, wird vorausgesetzt, daß das Geschäft, für welches sie contrahirt wurde, in der gewöhnlichen Art geführt werde, selbst wenn darin etwas besondres wäre, wodurch es sich von dem herkömmlichen Gange andrer Geschäfte unterscheidet.

§. 542. Literatur.

A. Quellensammlungen. Einiges in bibliotheca di gius uautico und Engelbrecht corp. jur. naut. (Bd. III. §. 363). — Magens Versuch über Assecuranzen, Havereien und Bodmereien. Hamb. 1753; auch Englisch. Lond. 1755. Baldasseroni delle assecurazioni maritime. vol. V. (ed. 2da. firenze 1804.) Capmany codigo de costumbres maritimas (Bd. III. §. 360) auch zum Theil S. van Leeuwen unter lit. B.

B. Von Assecuranzen überhaupt. P. de Santarem Santerna de assecurationibus et sponsionib. mercator. Lugd. 1579. Venet. 1584. Amstelod. 1669. Benevent Straccha de assecurationibus. Venet. 1569. 1658. Amstel. 1751. Roccus de navibus et naulo item de assecurationib. notabilia et selecta responsa. Ultraject. 1708; ins Holländische übersetzt durch Fenema. Amsterd. 1741 [1]). Simon van Leeuwen Tr. von Avarien. Lübeck 1730. Magens oben angeführter Versuch ꝛc. Das Recht der Assecuranzen und Bodmereien systematisch abgehandelt. Königsb. 1771. Benecke

---

1) Nach dieser Uebersetzung citire ich.

System des Assecuranz- und Bodmereiwesens. Hamburg 1805. — 1821. 5 Bde. 8. — Benecke treatise on the principles of indemnity in marine insurance. London 1824. Gewissermaßen auch Bynkershoeck (s. unten lit. C. no. 5), so wie einiges bei Stypmann, Loccenius etc. (§. 362.)

C. Ueber das Assecuranzwesen einzeler Länder.

1) Portugal. Das §. 362 angeführte Werk von José da Silva Lisboa, wobei jedoch dieselben Bemerkungen gelten.

2) Spanien. De Haevia labyrinthus commercii terrestris et navalis 1616.

3) Italien. A. Baldasseroni trattato delle assecurazioni marittime, zuerst in 3 Bänden, 1786, darauf in 5 Bänden 4to, von denen der vierte das Recht der Bodmereien, der fünfte eine Sammlung von Seegesetzen enthält. Firenze 1801—1804. Nach letzterer citire ich. Einiges findet sich auch in Piantanida (Bd. III. S. 380).

4) Frankreich. Außerdem was in Valin comm. sur l'ordonnance enthalten ist, Pothier traité du contr. d'assurance in oeuvres de Pothier à Paris 1781, und avec des notes par Estrangin, ibid. 1810. Emerigon traité des assurances à Paris 1784, Boulay-Paty cours de droit commercial maritime in tom. 3 et 4.

5) Holland. S. van Leeuwen over de Ord. van Assurantien en Avarjen van Amsterdam, Rotterdam en Zeeland. Amsterd. 1730. Bynkershoeck questiones juris privati. Lugd. Batav. 1744 im lib. IV. Zu vergleichen ist auch Ricard le negoce d'Amsterdam. Rouen 1723. Dürftig sind hier die opinions enoncées par Tienhoven etc.

6) Preußen. Einiges bei Schunken Preuß. Handelsrecht, wiewohl selten oder nie mehr, als Abdruck des Landrechts. Dasselbe gilt von Mallinckrodt Handelsrecht für die Preuß. Staaten. 3te Aufl. Hamm 1825.

7) England. Besonders Weskett digest of the theory, law and practice of insurance. Lond. 1781. Deutsch von Engelbrecht. Lüb. 1782. Park system of the law of insurance. Lond. 1787. 1808. Burn practical treatise or compendium of the law of marine insurance. Lond. 1802.

Marshall treatise on the law of insurance. Lond. 1802. Annesley compendium of the law of marine insurance. ibid 1808. Farren on life insurance. ibid. und größtentheils Benecke principles etc. (oben lit. B.)

8) Nordamerika. Williard Philipps treatise on the law of insurance. Boston 1823. 1 Bd. Dem Vernehmen nach wird bald ein zweiter Theil erscheinen, der dann, nach der Vorrede zu dem ersten zu urtheilen, wohl den Assecuranzproceß enthalten dürfte.

§. 543. Quellen und Literatur des Hamburger Rechtes.

Aller Wahrscheinlichkeit nach hat Hamburg Assecuranzen erst im Anfange des XVI. Jahrhunderts erhalten. Sie sind besonders eingeführt durch die Niederländer, welche während der Religiosverfolgungen unter Philipp II. ihr Vaterland verließen und sich nach Hamburg begaben. Von einzelen Verordnungen, die aber mehr das Seerecht als den Assecuranzcontract eigentlich angehen, abgesehen, hat Hamburg vor dem XVIII. Jahrhunderte keine Assecuranzgesetze gehabt. Alles ging nach allgemeinen Gewohnheiten, und selbst Streitigkeiten wurden nicht immer von den Gerichten entschieden, sondern eben so oft an gute Männer verwiesen. Dieser Zustand gab denn aber zu vielfältigen Misbräuchen, namentlich zu einem verdeckten Actien- und Prämienhandel, Veranlassung [1]); und die Verabredungen, die seit 1677 die Assecuradeurs unter einander von Zeit zu Zeit trafen, konnten nicht dazu beitragen, die Streitigkeiten zu vermindern. Im Jahre 1731 machte daher die Commerzdeputation dem Senate eine Vorstellung und legte zugleich demselben den Entwurf einer Assecuranz-Ordnung vor. Nachdem derselbe revidirt war, legte der Senat, und zwar unterm 3. September 1731 der Bürgerschaft den Entwurf vor, und die Publication wurde von dieser genehmigt. Sie erfolgte unterm 10. Sept. desselben Jahres. Das Gesetz ist vielleicht eines der besten, welches über den Gegenstand existirt, und in der That hat es unverkennbar anderen Nordischen Assecuranzordnungen, selbst der neuesten Amsterdamer, zum Vorbilde gedient. Die bisherige Erfahrung hat jedoch gezeigt, daß

---

1) Vergl. unter andern noch das Mandat des Senates von 1720

die Assecuranzordnung in manchen Puncten noch lange nicht vollständig genug ist, und es ist mehrere Male die Abfassung einer neuen in Anregung gebracht. Gründe, deren Erörterung hier nicht passend seyn würde, haben indessen bisher die Ausführung dieses Projectes verhindert, und es muß dieselbe von der Zeit erwartet werden. Eine Art des Gewohnheitsrechts ist hier diejenige, welche unter dem Namen der Usancen des Dispache-Comtoirs vorkommt. Es haben sich nämlich durch langen, gleichmäßigen Gebrauch für Fälle, die in den Gesetzen unerörtert geblieben sind, gewisse Regeln gebildet, nach denen der Dispacheur diese oder jene Art von Fällen behandelt. Diese Regeln haben die Natur eines wahren Gewohnheitsrechtes, und sind daher in allem nach den von diesem geltenden Grundsätzen zu beurtheilen, sowohl was ihre Gültigkeit, ihre Anwendung, so wie insbesondre die Beweislast betrifft. Es ist daher auch nicht zu bezweifeln, daß ein specielles Gesetz oder die Analogie sie aufhebe. Nur möchte ich für die, solcher Gestalt eingeführten, Grundsätze insbesondre behaupten, daß sie keinem Gesetze derogiren dürfen. Der wahre Character des Gewohnheitsrechtes besteht in einer gleichmäßigen Handlungsweise Aller oder doch der Mehrheit in gleichem Falle. Diese nun ist hier in sofern nicht anzunehmen, als der Dispacheur und diejenigen, welche sich seiner in ihren Angelegenheiten bedienen, nicht in directen Verhältnissen mit einander stehen. Der Dispacheur ist vielmehr bloß Sachverständiger, der nach den Regeln der Wissenschaft die Verhältnisse dritter zu einander regulirt, und es bleibt diesen Dritten immer unbenommen, von den Grundsätzen, die er aufstellt, an das Gericht zu provociren, unter welchem er gerade steht. Ein bloßes Acquiesciren der Partheien in die Aufmachung des Dispacheurs kann daher nicht die Wirkung haben, daß diese nun, dem Gesetze entgegen, für Andre Recht sey. Diejenigen Regeln dagegen, die durch die lange gleichmäßige Dispachirung selbst eingeführt sind und gewisser Maaßen eine Lücke in den Gesetzen ausfüllen, lassen sich anders beurtheilen. Hier ist die gleiche Art, wie während einer langen Zeit die Regeln der Wissenschaft angewendet worden, allerdings gerade deshalb sehr geeignet eine Gewohnheit zu begründen, weil es allein das Amt des Dispacheurs war, sie anzuwenden, und wenn man gleich auch hier das bloße Sich beruhigen derjenigen, die es anging, nicht zu einem un-

bedingten Rechtstitel oder Verpflichtungsgrunde für Andre machen kann, so steht doch auch eines Theils keine ausdrückliche Disposition entgegen, und es kommt andern Theils hinzu, daß es sich bei diesen Regeln gewöhnlich um Fragen handelt, für welche es keine bestimmte Norm giebt, wo vielmehr Billigkeit, lange Erfahrung einen Ausweg an die Hand gegeben haben, der nicht nothwendig das wahre Verhältniß in der Sache zu seyn braucht, sondern, eben weil kein gewisses Verhältniß auszumitteln war, dasselbe vertritt, gewisser Maaßen einen Durchschnitt bildet [2]).

Was die Literatur betrifft, so fehlt es an Werken, die sich ausschließend mit dem Hamburger Assecuranzrechte beschäftigen. Einzele Dissertationen beschäftigen sich wohl mit einzelen Gegenständen und Poppe de litium assecurationis causa orientium decisione (Goetting. 1752), ist unvollendet geblieben, auch bloße Inauguraldissertation. Benecke in seinem oben angeführten Deutschen Werke beschäftigt sich auch mit dem Hamburger Assecuranzwesen, und steht in den Gerichten selbst in großem Ansehen; wiewohl nicht ganz mit Recht [3]). Merkwürdig ist es, wie das Englische Werk desselben Verfassers, von dem es doch schon bemerkt worden, daß es vor jenem den Vorzug verdiene [4]), so wenig, auch in Ham-

---

2) Ein Beispiel wird dieß erläutern: Ein Schiff mache eine Havariegrosse, durch welche es vom Untergange gerettet wird. Nachher erleide es einen Schaden, der Havarie particulaire ist, es ist vielleicht unmöglich zu erkennen, was denn nun das eine oder das andre sey, eine Absonderung ist aber erforderlich. Der Jurist und der Kaufmann sind hier bald mit ihrer Kunst zu Ende. Der Dispacheur aber wird nach seinen eigenen Beobachtungen, oder nach den Erfahrungen seiner Vorgänger einen Durchschnitt machen können, bei welchem ihn nur die einmal angenommenen Regeln, und richtiger Tact leiten können.

3) So wenig man Benecke das Zeugniß des Fleißes versagen kann, so wenig sollte er eigentliche Autorität genießen. Manche seiner Sätze sind Speculationen, deren Anwendung oft unthulich, oft gefährlich seyn möchte. Seine Kenntniß der Gesetze dagegen ist nicht vollständig genug, um ihm überall da zu trauen, wo er das bestehende Recht vortragen will. Es finden sich manche auffallende Lücken und Unrichtigkeiten.

4) S. u. a. Heise und Cropp juriſt. Abhandl. I. S. 583. Note 4. — Beneckes Stellung in England, als Mitarbeiter bei Lloyds,

burg, bekannt ist. Vor Benecke stand besonders Magens (§. 541) in Ansehn. Langenbeck hat in seinen Anmerkungen, von Seite 337 an, einiges über Assecuranzen. Er ist aber keineswegs genügend und schrieb überdieß vor 1731, so daß er nicht Hamburger Recht giebt, sondern im Grunde Holländische Policen commentirt. Noch dürftiger ist Klefeker [5]); der jedoch einige Präjudicate giebt. Einzele Materien sind erörtert in den bereits öfter angeführten Werken von Heise und Cropp, Glashoff, und in dem Archiv für das Handelsrecht.

§. 544. Uebergang.

Es ist bereits oben erwähnt, daß zwar Vieles der Gegenstand einer Versicherung seyn könne, daß aber die hauptsächlichste Art der Assecuranz die See=Assecuranz sey. Für das Handelsrecht ist sie fast allein wichtig, indem die anderen Arten, wie die Feuer=, Lebens=, Hagel= ꝛc. Assecuranz im Grunde nicht dem Handel angehören, wenn sie gleich auf Seiten des Assecuradeurs Geschäft seyn können, und in der Regel seyn werden. Es schien daher passend, das gegenwärtige Werk auf das Recht der See=Assecuranz zu beschränken, um so mehr, als eine vollständige Erörterung der übrigen Arten dasselbe über die Gebühr angeschwellt haben würde, eine bloße Anwendung der von den Versicherungen gegen See=Gefahr geltenden Grundsätze auf andre in den gewöhnlichen Fällen sich meist von selbst ergiebt, da wo Besonderheiten statt finden, aber nicht genügt haben würde. Es ist daher selbst die Versicherung von Waarenlägern gegen Feuersgefahr ausgeschlossen, was um so eher geschehen konnte, als diese sich von gewöhnlichen Versicherungen gegen Feuersgefahr im Mindesten nicht unterscheidet, und diejenigen Grundsätze, die etwa das Handelsrecht allein angehen möchten, wie z. B. die Beantwortung der Frage, in wiefern ein Kaufmann zur Versicherung seiner Waarenläger verpflichtet sey, sich aus den für andre

---

gab ihm häufigere Gelegenheit, die Englische Praxis zu sehen. Daher ist auch dieses Werk, welches gleichwohl sonst an manchen Stellen wörtliche Auszüge aus dem Deutschen Werke enthält, am mehrsten mit dem Englischen Rechte beschäftigt.

5) Samml. Hamb. Gesetze und Verfassungen Bd. VII. S. 287 ff.

Verträge geltenden allgemeinen Principien, z. B. aus der Lehre vom Kaufe, vom Commissionshandel ꝛc. ergeben.

Die Ordnung, in der das Assecuranzrecht vorgetragen wird, ist die, welche bisher überhaupt in dem besonderen Theile befolgt ist, so daß zuerst die allgemeinen Grundsätze des Assecuranzrechtes aus der Natur der Sache und auf historischem Grunde entwickelt wer= den, und darauf die Particularrechte folgen. Basis für die histo= rische Forschung sind, wie im Seerechte, alle diejenigen Rechtsquellen, die nicht gerade mehr die geltenden sind; also auch diejenigen älteren Particularrechte, die durch neuere Gesetze verdrängt sind. Dem Hamburger Rechte ist auch hier in jedem Abschnitte ein besondrer Paragraph gewidmet.

Zweiter Abschnitt.

Von dem Subjecte des Assecuranzcontractes.

§. 545. Von dem Versicherer. 1) Ueberhaupt.

Hauptpersonen bei dem Assecuranz=Contracte sind nun der Versicherer und der Versicherte.

Der Versicherer ist derjenige, der die Gefahr übernimmt. Das Recht, Versicherer zu seyn, steht im Zweifel jedem zu, der sich rechtsgültig verpflichten kann [1]; in sofern nicht Gesetze eine ausdrückliche Ausnahme machen [2]. Consequent sollte man freilich alle diejenigen Personen ausschließen, denen es untersagt ist, Handel zu treiben [3]; da die Assecuranz doch immer, wenigstens auf Seiten des Versicherers, ein Handelsgeschäft bleibt. Allein es scheint, als ob man fast nirgends das Recht so sehr hat beschränken mögen, vielleicht weil man das Versichern eben so sehr als ein Mittel zur Unterbringung [illegible] Capitalien angesehen hat, wie als ein Handelsgeschäft; eine Ansicht, die freilich einigen Schein, aber auch nur Schein für sich hat. Daß nun zunächst den Minderjährigen, Geisteskranken und denjenigen, denen, wie den Verschwendern, die Verwaltung ihres Vermögens untersagt ist, nicht Assecuradeurs seyn können [4], bedarf keiner ausdrücklichen Erwähnung.

---

1) Ordonnnance de la marine art. 1 tit. des assurances (III. 6.) et ibi *Valin*, *Emerigon* l. c. *Weskett* l. c. s. v. insurance *Baldasseroni* l. c. 1 p. 37. Benecke System I. S. 178. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 1.

2) Preuß. Assecuranzordn. 18. Febr. 1766. Abschn. III. § 14.

3) S. auch *Stypmann* l. c. p. IV. c. VII. n. 273. *Baldasseroni* l. c. p. 38.

4) S. Preuß. A O. 1766. §. 16. a a. O.

Zu den ausgenommenen Personen gehören:

1) Makler. In der Regel wird es den Maklern verboten seyn, als Assecuradeurs aufzutreten [5]). Es muß dabei nach der Beschaffenheit der Makler, namentlich darnach, ob sie für einzele Zweige, oder überhaupt angestellt sind, so wie nach Landesgesetzen beurtheilt werden, ob dieses Verbot sich auf alle Makler, oder nur auf diejenigen, die ein Geschäft aus dem Vermitteln von Assecuranzen machen, zu beziehen sey. Die Gründe, aus welchen den Maklern das Recht genommen ist, sind dieselben, welche es veranlaßt haben, daß ihnen überhaupt untersagt ist, Handlung zu treiben, nämlich die Furcht, daß sie den Kaufmann nicht aufrichtig bedienen können, sobald sie selbst ein directes Interesse in den Geschäften haben. So wie es daher den Maklern untersagt seyn muß, Compagnons von Kaufleuten zu seyn, so muß es ihnen auch nicht freistehen, Theilnehmer (gleichviel ob genannte oder stille) eines Assecuradeurs zu seyn, und in sofern der Besitz von Actien in Assecuranzcompagnien (§. 546), sie zu Gesellschaftern derselben machen würde, müßte ihnen auch deren Erwerb untersagt seyn [6]). Allein diese Frage ist in den Gesetzen entweder übergangen, oder es ist auch wohl ausdrücklich, z. B. in Hamburg (§. 550), den Maklern gestattet, Actien in Assecuranzcompagnien zu haben. Dieß ist entweder der Absicht, die Errichtung von Assecuranzcompagnien zu begünstigen, zuzuschreiben, oder es liegt auch hier die Idee zum Grunde, der Ankauf von Actien in Assecuranzcompagnien sey nur einer von den verschiedenen Wegen, auf welchen einer seine Capitalien unterbringt und nutzt.

2) Oeffentliche Beamte. Diesen ist entweder überhaupt die Befugniß, Geschäfte zu machen, abgesprochen, dann liegt darin zugleich das Verbot, zu assecuriren, oder es ist ihnen auch nur die Uebernahme von Assecuranzen untersagt; wofür zum Theil Gründe der Politik sprechen. Daher pflegt das Verbot besonders für alle

---

5) Ordonnance de la marine art. 68. tit. des assurances (III. 6.) Rotterdam a. O. Art. 80. Amsterdam a. O. Art. 39. Middelburg a. O. Art. 29. Preuß. a. O. 1766. Abschn. III. §. 19. Becopilacion de leyes de las Indias ley 4. tit. 39. Lib. IX. Legge di Gr. D. di Toscana 21. Nov. 1758. Ord. Philipp II. 1556 art. 4.

6) A. M. Beneke System I. S. 180.

diejenigen Personen zu existiren, welche vermöge ihres Amtes für Rechnung andrer mit Assecuranzen beschäftigt sind, oder denen die Aufmachung der Schäden, Entscheidung streitiger Fälle obliegt, und bei denen die Besorgniß eintritt, sie werden die übrigen Assecuradeurs übervortheilen, oder ihr Amt nicht mit der erforderlichen Unpartheilichkeit und Gewissenhaftigkeit verwalten, wenn sie selbst in Versicherungen interessirt sind. Dann ist es nicht selten auf solche Beamte ausgedehnt, welche vermöge ihrer Stellung sich zu Unrechtlichkeiten oder Unterschleifen verleiten lassen könnten, wenn man ihnen gestattete, das Geschäft zu treiben, durch welches sie mit dem Kaufmanne in Verhältnisse gerathen würden, welche ihnen Rücksichten gebieten, oder die durch Verlüste in Verlegenheiten gerathen könnten, die fremdes Eigenthum, besonders das Eigenthum des Staates, gefährden können.

a) Aus dem ersten Gesichtspuncte entstand das Verbot:

aa) Für den Dispacheur und diejenigen, die mit dem Taxiren der Schäden beauftragt sind [7]).

bb) Für den Richter in Assecuranzstreitigkeiten [8]).

cc) Für diejenigen, die bei den Assecuranzcompagnien, besonders wo diese octroyirt sind, angestellt sind [9]). Doch ist dieß nur von wirklich angestellten Personen zu verstehen, denen überdieß nicht selten die Statuten der einzelen Compagnien es ausdrücklich zu untersagen pflegen, Geschäfte für eigne Rechnung zu machen. Auf die, aus den Interessenten erwählten Directoren, die nicht als eigentlich angestellt zu betrachten sind, sondern deren Amt nur in der Oberaufsicht und Controlle des besoldeten Personales der Gesellschaft besteht, läßt sich das Verbot natürlich nicht erstrecken; da man sie nicht in ihrem eigenen Geschäfte kann beschränken wollen, blos weil sie die Ausübung dieser Aufsicht, die eigentlich Sache der ganzen Societät ist, Namens derselben übernommen haben.

---

7) Preuß. A. O. 1766. Abschn. III. §. 19.

8) Middelb. A. O. Art. 29. Preuß. A. O. a. a. O. § 19. Ord. de la marine art. 68. des assurances (III. 6.) Ord. Philipps II. 1570. Art. 17 — 19. Rotterdam A. O. Art. 82.

9) Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 19. Rotterdam A. O. Art. 82. Middelb. A. O. Art. 29. Ord. de la marine art. 68. l. c.

dd) Für Notare [10]).

b) Aus dem zweiten Gesichtspuncte pflegt es den Cassenbeamten, den Einnehmern der Steuern und öffentlichen Gefälle untersagt zu seyn, Assekuranzen zu schließen [11]).

Welche Wirkung hat nun eine Assecuranz, die von solchen unbefugten Personen geschlossen wurde? Der Contract läßt sich, von Gesetzen abgesehen, noch nicht als unbedingt ungültig ansehen. Man muß vielmehr unterscheiden:

1) Auf Seiten des Versicherers ist die Assecuranz immer ungültig. Dieser hat daher nie ein Klagerecht gegen den Versicherten auf Bezahlung der Prämie u. dgl. Dieß ist selbst dann der Fall, wenn der Versicherte um die Eigenschaft des Versicherers, dnrch welche derselbe unfähig wurde, wußte, Denn der unbefugte Assecuradeur ist immer in einer illegalen Handlung begriffen, aus der ihm kein Klagerecht erwachsen kann. Der Richter kann es nicht dulden, daß einer seine eigne Gesetzübertretung zu einem Klagegrunde mache.

2) Auf Seiten des Versicherten läßt sich dieß nicht immer behaupten.

a) Ist die Unfähigkeit des Versicherers in einem Gesetze ausgesprochen, so muß auch der Versicherte danach beurtheilt werden. Es steht daher auch ihm kein Klagerecht aus dem Contracte zu; weil er mit dem Assecuradeur in gleicher Rechtswidrigkeit versirt, und daraus eben so wenig Rechte erwerben kann. Wenn jedoch der Fall eintreten sollte, daß der Versicherer seinem Contrahenten die Eigenschaft, durch welche er unfähig wurde, verschwieg, und dieser sie auch sonst nicht kannte, so befindet er sich in einem factischen Irthume, und es muß ihm allerdings ein Recht aus dem Contracte erwachsen. Denn da die Unfähigkeit des Versicherers in sofern eine negative ist, als an sich jeder ein Recht zum Versichern hat, und nur derjenige es nicht besitzt, dem es ausdrücklich entzogen worden; war der Versicherte befugt, seinen Contrahenten im Besitze der natürlichen Fähigkeit so lange zu halten, als ihm nicht diejenigen Umstände bekannt waren, durch die derselbe diese Fähigkeit verlor. Der

---

10) Ord. de la marine art. 68. tit. des assurances (III. 6.)

11) Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 19.

Versicherer selbst, — in sofern er nicht zu den in dieser Hinsicht begünstigten Personen, wie z. B. den Minderjährigen ꝛc. gehört, natürlich —, kann seine Unfähigkeit nicht entgegensetzen, weil man ihm dadurch gestattete in mala fide zu versiren, und weil er den Schaden leiden muß, den er sich selbst zuzog. Der Richter aber kann dem Versicherten nicht als Versehen anrechnen, was er in entschuldbarer Unwissenheit that.

b) Existirt dagegen kein Gesetz, welches eine Person für unfähig erklärt, so ist

aa) entweder diese Unfähigkeit eine solche, die der Person als solcher schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen anklebt. Dieß ist z. B. der Fall bei den Minderjährigen, Weibern, wo diese eines Curators bedürfen ꝛc. Dann treten die allgemeinen Rechtsregeln ein.

bb) Oder dieselbe hat in speciellen Verfügungen ihren Grund. z. B. in den Dienstinstructionen, dem Amtseide des Beamten. Diese können für dritte nichts verpflichtendes haben. Der Versicherte behält daher gegen seinen Versicherer alle Rechte, die er hätte, wenn derselbe fähig wäre. Die Folge kann daher hier auch nicht Ungültigkeit des Geschäftes seyn, sondern nur die, daß der Versicherer, der übrigens alle Verbindlichkeiten eines Fähigen zu erfüllen hat, bestraft wird. — Nur versteht es sich, daß Dienstinstructionen und Regulative ꝛc. die von der Obrigkeit gehörig publicirt wurden, eben dadurch die Natur von Gesetzen annehmen, und auch dritte verbinden, daß also, wo dieß geschehen ist, die Grundsätze sub a. zur Anwendung kommen.

Kann der Versicherte, der dem unfähigen Versicherer die Prämie bezahlte, diese zurückfordern, wenn der Contract für ungültig erklärt wird? Derjenige, der mit einem Unfähigen eine Assecuranz schloß, ohne dessen Unfähigkeit zu kennen und kennen zu müssen, der also bey seinem Contrahenten alle Eigenschaften voraus setzte, die das Geschäft fordert, bezahlte in der Prämie offenbar ein indebitum, er wird also auch zur Zurückforderung befugt seyn. Derjenige dagegen, der wissentlich einen ungültigen Vertrag schloß und aus demselben leistete, ist durch die Ungültigkeit des Geschäftes allein noch nicht zur Zurückforderung befugt. Vielmehr steht ihm die eigne Gesetzwidrigkeit entgegen. Dagegen aber wäre es absurd, wenn man nun den Versicherer die Prämie behalten lassen wollte. Es würde daher nichts als Confiscation derselben übrig bleiben.

§. 546. Fortsetzung.

2) Von Assecuranzcompagnien.

Das Assecuranzgeschäft erfordert auf Seiten des Versicherers großen Fond oder wenigstens großen Credit. Der Gedanke, sich mit mehreren zu diesem Zwecke zu vereinigen, lag daher nicht fern. In der Regel sind es große Compagnien auf Actien (Bd. I. §. 99.), welche auf diese Weise von Privatpersonen errichtet werden. Im allgemeinen kann man zwar annehmen, daß das Assecuranzgeschäft sich nach einem Platze meist in Folge andrer bedeutender Geschäfte hinziehen wird. Wenn es indessen im Gange ist, so kann es, vermöge der natürlichen Wechselwirkung in einander greifender verschiedener Zweige der kaufmännischen Geschäfte, nicht anders als wiederum wohlthätig auf den Handel im Ganzen wirken [1]). Die Regierungen begünstigten daher das Aufkommen dieser Institute; zum Theil nicht blos aus Handelspolitischen Gründen, sondern auch mit aus politischen Gründen überhaupt. Dieß war z. B. der Fall in den Niederlanden, wo der Druck, den der Krieg über das Land gebracht hatte, der Wunsch die durch den See-Etat erforderlich werdenden Kosten leichter aufzubringen, und die Idee durch Sicherung der Schifffahrt schneller eine erhebliche Seemacht herstellen zu können, die Generalstaaten schon 1629 veranlaßte, den Plan zur Errichtung einer Assecuranzcompagnie bekannt zu machen, dem sich jedoch die Kaufleute eifrig wiedersetzten [2]). Daß Assecuranzcompagnien im XVII. Jahrhunderte, wenigstens in Frankreich und England existirten, ist gewiß. Der Anfang des XVIII. Jahrhunderts aber ist der Zeitpunct, in welchem die Errichtung derselben besonders in Gang gekommen. Auch scheinen sie erst seit dieser Zeit besonders als Actiencompagnien vorzukommen, während die älteren mehr eine Vereini-

---

1) Vergl. *Luzac* Hollands Rykdom. D. III. plur. loc. Grasmeyer geschichtl. Wahrnehmungen beym See-Assecuranzwesen ꝛc. Hamb. 1824. a. m. O. *Ricard* negoce d'Amsterdam p. 460. sq. Unvorgreifliche Gedanken das Assecuranzwesen ꝛc. betreffend. Hamb. 1720.

2) S. *Luzac* l. c. p. 697. sq. Deel III. Engelbrecht Uebers. von Weskett. Thl. III. S. 23 ff. *Aitzema* Saaken van Staat en Orlogh I. p. 812. sq.

gung von einzelen Assecuradeurs zur Erhaltung und Bewahrung gewisser Privilegien gewesen zu seyn scheint. Dieß war namentlich der Fall mit der ersten Französischen Assecuranzcompagnie, die schon 1668 errichtet und octroyirt wurde [3]); aber erst 1686 einen gemeinschaftlichen Fond auf Actien zusammen brachte [4]).

In der Regel werden diese Compagnien besondere Erlaubniß haben müssen, und ihr Geschäft nicht beginnen dürfen, bevor sie ihre Octroy (Bd. I. §. 99.) erhalten haben. Sehr oft aber sind ihnen auch bedeutende Vorrechte, namentlich ein ausschließliches Recht zu versichern, beygelegt, zwar nicht in der Art, daß Privatpersonen dadurch verhindert werden, dieß Geschäft zu betreiben, wohl aber so, daß neben der octroyirten Compagnie keine andre große Compagnie existiren darf.

Im Anfange des XVIII. Jahrhunderts war, wie erwähnt, der Zeitpunct, welcher die mehrsten Assecuranzcompagnien entstehen sah. Es waren indessen nicht reine Assecuranzcompagnien. Die Französische Regierung nämlich, die sich in ihren Finanzen nicht ganz wohl befand, hatte zuerst 1716 auf den Rath des dadurch bekannt gewordenen Schotten, Law, eine Zettelbank errichtet, und, wie dieß nicht ausreichen mochte, 1719 eine eigne große Handelscompagnie in 200,000 Actien zu 500 Franken, für den Handel am Missisippi unter den Namen der compagnie d'Occident errichtet. Der Fond der durch die Actien zusammengebracht wurde, also 100 Millionen Franken, floß in den Schatz, der ihn zu 4 pCt. zu verzinsen versprach. Der Handel am Missisippi wurde nun als der glänzendste geschildert, so daß alles daran Theil zu nehmen wünschte. Wie nun die Zettelbank die beste Veranlassung zu einem Papierspiele gab, so entstand durch die Errichtung der compagnie des indes ein ins ungeheure gehender Actienhandel [5]), der sich bald auf eine furcht-

---

3) Edit du roi du 5. juin 1668.

4) Ueberhaupt Valin sur l'art. 68 tit des assurances (III. 6.) de l'ord de la marine II. 152. *Weskett* l. c. s. v. chamber of insurance.

5) Stewart Staatswirthsch. B. IV. Thl. II. Cap. 23. Büsch Darstellung der Handlung. Zusatz 56. (Bd. II. S. 336. ff. in ed. 3 Normann. 1808.)

bare Weise über England, Holland verbreitete [6]). Die Sucht, in diesem Handel zu gewinnen, war es zunächst, welche 1720 so vielen Assecuranzcompagnien in Frankreich, Holland ꝛc. das Daseyn gab [7]). Das Assecuriren war Nebensache, Hauptzweck das Spiel mit den Actien. Daher hatten auch die Compagnien keinen Fortgang. Bisweilen schritten selbst die Obrigkeiten verbietend ein, und die beyden Londoner Compagnien ausgenommen, existirt keine derjenigen Assecuranzcompagnien, die in oder bald nach 1720 errichtet wurden.

Die erste Französische Assecuranzcompagnie ist die Pariser von 1668, sie erhielt 1686 ihr Octroy und ausdrückliches Privilegium mit Ausschluß aller andern. 1695 wurde eine andre in Rochelle etablirt, jedoch nur auf zwey Jahre. Seitdem ist eine Gesellschaft 1750 zusammengetreten. Die Compagnie hatte einen Fond von 4 Millionen Livres, der darauf auf 12 Millionen vermehrt, aber 1754 auf neun reducirt wurde. In der neuesten Zeit sind hier drey Compagnien, die compagnie royale d'Assurance, die compagnie generale d'Assurance, und die compagnie commercielle d'Assurance octroyirt [8]).

Das Project der Holländischen Regierung von 1629, eine Assecuranzcompagnie mit ausschließlichem Privilegio zu errichten, wurde

---

6) *Ricard* negoce d'Amsterdam p. 461. Anderson historical and chronological deduction of commerce ad a. 1720. — Es gehört nicht gerade zur Sache, aber als Curiosum verdient es bemerkt zu werden, wie der Handel auf Lieferung und Prämienhandel, der nachher in Actien und Staatspapieren getrieben ist, schon 1634 in Holland, und zwar mit Tulpen, statt fand. So wurde eine Tulpe (der Viceroy genannt) mit einem Werthe von 2500 Gulden bezahlt, und, wie der Handel recht im Gange war, die Preise nach dem Gewicht der Zwiebel auf der Goldwage bedungen. 200 As Semper Augustus wurden mit 5500 fl. bezahlt. Vergl. *Ricard* l. c. S. 411. Meteranus novus Amsterd. 1640. lib. 55. p. 518. S. auch *Marquard* de jure mercator. I. p. 181. sq. und Beckmann Gesch. der Erfindungen I. S. 223 ff.

7) Savary dictionnaire universel de commerce s. v. chambre des assurance. *Ricard* l. c. p. 461. sq.

8) Ordonnance du roi 22. Avril 1818.

vereitelt. Es sind seitdem wiederholt neue Projecte gemacht [9]), aber ebenfalls ohne Erfolg. Dagegen aber existiren wohl Privatcompagnien.

In London existirten seit 1720, dem Hauptjahre des Actienhandels, zwey See-Assecuranzcompagnien mit ausschließlichem Privilegio, die London assurance company, und die Royal exchange company, erstere aus 36000 Actien zu $12\frac{1}{2}$ Pfd., letztere aus 4500 Actien zu 100 Pfd. Sterling bestehend. Das ausschließliche Privilegium dieser beyden Compagnien ist aber 1824 aufgehoben [10]).

In Berlin wurde 1765 eine Assecuranzkammer mit ausschließlichem Privilegio octroyirt, deren Fond auf 1,000,000 Thaler in 4000 Actien bestand.

In Copenhagen wurde 1726 eine Assecuranzcompagnie errichtet, die 1746 in ihrem Plane erweitert ist. Ihr Fond bestand ursprünglich in 300000 ℛ, und sie hat das ausschließliche Privilegium für die Dänischen Staaten.

Nachdem 1734 das Commerzcollegium in Stockholm den Befehl erhalten hatte, über den Nutzen, den eine Assecuranzcompagnie für Schweden haben könnte, zu berichten, wurde 1739 die Errichtung einer solchen mit einem Fond von 1,000,000 Thlrn. S.M. beschlossen, und von dem Könige bestätigt. Die Compagnie hat manche Privilegien aber kein ausschließendes Recht, wenigstens Privatpersonen gegenüber.

In Petersburg wurde als große Actien-Compagnie zuerst 1827 eine Feuerassecuranzcompagnie unter dem Namen, der Russischen errichtet und durch einen Ukas vom 27. July bestätigt [11]).

In Nordamerica sind mehrere Compagnien; fast jeder Staat hat seine eignen, sie sind jedoch nicht gültig, wenn sie keine Octroy (charter) haben, und auch nur so weit, als sie octroyirt sind.

In andern Staaten oder Plätzen, z. B. in Riga, in einzelen Italienischen Städten existiren Privatcompagnien.

---

9) Sie sind aufgeführt bey *Aitzema* Saaken van Staat en Orlogh a. m. O.

10) Das Privilegium s. in stat. 6. George I. c. 18. s. 12. Die Aufhebung desselben in 5 George IV. c. 114. s. 1. Vergl. auch Gow practical treatise on the law of partnership 3d edition London 1830. p. 29.

11) Vergl. Bunge Darstell. des Russ. Handelsr. Riga 1829. S. 197.

Das Recht dieser Compagnien hat nichts besonderes. Es ist durchaus, so weit von dem Verhältnisse der Theilnehmer zu einander die Rede ist, nach den, in dem allgemeinen Theile (Bd. I. §. 99.) aufgestellten, Grundsätzen zu beurtheilen, und in dem Verhältnisse des Versicherten ändert es nichts, ob er es mit einem Privatmanne oder mit einer Gesellschaft zu thun hat; außer, daß er, wo die Octroy der Compagnie förmlich von der Regierung publicirt ist, durch die Bedingungen derselben verpflichtet wird.

Auch das scheint noch zu erwähnen zu seyn, daß da, wo Assecuranzcompagnien mit einem ausschließenden Privilegium versehen sind, dieß im Zweifel nur dahin verstanden werden kann, daß außer ihnen keine Compagnien versichern dürfen, daß aber den Privatpersonen unbenommen bleibt, Versicherungen einzugehen. Man kann im Grunde nur s. g. große Compagnien ausschließen; eine gewöhnliche Societätshandlung sollte eben sowohl, wie ein Einzeler unbeschränkt hierin seyn. — Uebrigens nennt man den Einzelen häufig im Gegensatz gegen die Actiencompagnien, Privatassecuradeur.

§. 547. Von dem Versicherten.

Wenn auch das Recht, andre zu versichern, an gewisse Bedingungen geknüpft werden kann, so sollte man doch niemals das Recht, sich versichern zu lassen, beschränken. Die Versicherung ist auf Seiten des Versicherten nicht nothwendig ein Handelsgeschäft, sondern muß nach der Natur des jedesmaligen Hauptgeschäftes beurtheilt werden. Es ist daher allerdings z. B. als Handelsgeschäft zu betrachten, wenn der Kaufmann eine Waarenparthei versichert, aber es wäre lächerlich ein solches anzunehmen, wo z. B. ein Gelehrter, der seinen Wohnort verändert, seine zu Wasser zu versendende Bibliothek gegen die Gefahr des Transportes versichern läßt. Es ist daher falsch, wenn man das Recht sich versichern zu lassen solchen Personen, die keinen Handel treiben dürfen, unbedingt abspricht. [1]) Regel muß es vielmehr seyn, daß wer überhaupt berechtigt ist, zu contrahiren, auch sein Eigenthum versichern lassen könne.

---

1) Wie Preuß. A. O. 1766. §. 21. Vergl. auch ord. de la marine art. 68. tit. des assurances (III. 6.) Legge di Gran duca di Toscana 21. Nov. 1759.

Dagegen aber kann freilich, wo die Assecuranz ein Hauptgeschäft betrifft, welches dem Versicherten untersagt ist, auch die Versicherung selbst als illegal behandelt werden, und so mag man sagen, daß die Versicherung von Unternehmungen, die einem Versicherten nicht erlaubt sind, ungültig seyn müssen; während sie aufrecht zu halten ist, wenn der Versicherte in einem ihm erlaubten Geschäfte begriffen ist, und sie in Beziehung auf dieses schließt.

Es macht auch keinen Unterschied, ob derjenige, der sich versichern läßt, Unterthan des Staates ist, in welchem die Versicherung geschlossen wird, oder Fremder. Es scheint jedoch, als ob man ursprünglich die Versicherung von Fremden nicht zugeben, oder wenigstens nicht begünstigen wollen. So soll ein altes Florentinisches Statut die Versicherung der Fremden untersagen [2], und die Art und Weise, wie sich die Französische Ordonnanz darüber ausdrückt, daß „selbst Fremde“ sich versichern lassen können [3], scheint darauf hinzudeuten, daß darin eine Neuerung enthalten ist. Vielleicht lag dabey die Idee zum Grunde, daß durch die Versicherung Fremder im Fall von Schaden, zu viel Geld aus dem Lande gehen würde. Jetzt indessen sieht man die Assecuranzen als einen wichtigen Handelszweig an [4], und es ist nirgends untersagt, Fremde zu versichern.

Da in Kriegszeiten aller Verkehr mit dem Feinde untersagt seyn muß, so ist auch zu behaupten, daß die Unterthanen der einen der Krieg führenden Mächte in dem Lande der anderen keine Versicherung schließen dürfen [5]. Dieß liegt so sehr in der Natur der Sache, daß es keines speciellen Gesetzes dafür bedarf. Die frühere Praxis der Engländer, die, wie man zu sagen pflegt, durch die Finger sahen, und die Assecuranz bestehen ließen, wenn nur die Einrede der

---

2) Nach *Roccus* de assecurat. not. 71. No. 262. sq.

3) Ord de la marine 1681. art. 1. tit. des assurances (III. 6.). Der Artikel ist nicht in den code de commerce übergegangen. Der Art. 345 desselben setzt stillschweigend die Befugniß der Fremden voraus.

4) Schon Verordn. der Beamten zu Florenz 13. März 1522. Decis rot. Genuens. d. 100. cf. *Roccus* l. c. not. 100. No. 392. sq. Middelb. A. O. Art. 28.

5) Preuß. Assecuranzordn. 1766. Abschn. IV. §. 38.

Ungültigkeit nicht ausdrücklich opponirt wurde, ist widersinnig. Der unbedeutende Vortheil, der den Assecuradeurs durch die Prämien, die der Feind zahlt, erwächst, wiegt den Nachtheil nicht auf, daß der Handel des Feindes, der durch die Assecuranz, und zwar selbst gegen die Gefahr des Krieges gesichert ist, seinen Fortgang hat. Auch ist man von dem Verfahren zurückgekommen. — Man kann es, trotz der Härte, die für den unschuldigen Privatmann darin liegt, nach dem natürlichen Rechte nicht einmal mißbilligen, daß die Holländer 1622 nicht bloß die, während des Krieges mit Spanien von dessen Unterthanen in Holland geschlossenen Versicherungen, sondern auch die vor demselben geschlossenen, für ungültig erklärten.

§. 548. Fortsetzung.

Versicherung für fremde Rechnung [1]).

Einer der bedeutendsten Zweige des Commissionsgeschäftes ist die Besorgung der Assecuranzen für fremde Rechnung. Die Veranlassung dazu kann sehr verschieden seyn. Entweder es befinden sich keine Assecuradeurs an dem Wohnorte dessen, der sich versichern lassen will, oder diese wollen die Versicherung überhaupt nicht, oder nicht ganz übernehmen, oder sie ist an einem dritten Orte billiger zu bewerkstelligen, oder man giebt der Assecuranz an einem gewissen Orte den Vorzug ꝛc. Derjenige nun, der eine Assecuranz an einem dritten Orte schließen will, kann dieß durch einen Geschäftsfreund, Commissionair besorgen lassen.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß eine Versicherung für Rechnung eines andern an sich zulässig ist, und es fragt sich nur, wann und wie darf eine solche geschlossen werden? Im allgemeinen wird derjenige, der die Assecuranz für einen Dritten besorgt, dessen Bevollmächtigter seyn. Er wird also einen Auftrag, und zwar, wie dieß der gewöhnliche Gang des Geschäftes mit sich bringt, in der Regel einen schriftlichen Auftrag haben. In der That ist es auch

---

1) J. F. Runde Beyträge zur Erläuterung rechtlicher Gegenstände. Nr. 20. Bd. I. S. 497. J. P. Sieveking von der Assecuranz für Rechnung eines ungenannten Versicherten. Götting. 1791. S. auch Archiv f. d. Handelsrecht I. S. 21. ff. II. S. 418. ff. 226. ff.

in Gesetzen oft ausdrücklich vorgeschrieben, daß für dritte nur dann eine Assecuranz geschlossen werden darf, wenn derjenige der sie besorgt, dazu Auftrag habe [2]).

Die bloße Ertheilung des Auftrages muß aber, in sofern nicht specielle Gesetze entgegen stehen, genügen, und man sollte nie verlangen, daß nun gerade die Ordre eine schriftliche seyn müsse [3]). Denn das Assecuranzgeschäft ist keineswegs von der Art, daß es an der Natur des Mandatcontractes etwas ändern könnte, dieser aber kann auf jede Weise geschlossen werden. Ein mündlicher Auftrag muß daher durchaus genügen. Ja es läßt sich sehr wohl denken, daß einer ein für alle Mal den Auftrag habe, Güter, die er an seinen Freund schickt, oder von ihm erhält, zu versichern, wo es also keines besonderen Auftrages für die einzele Versicherung bedürfen würde. Ja die bloße Genehmigung der Assecuranz abseiten desjenigen, für dessen Rechnung die Assecuranz geschlossen wurde, muß genügen, um sie gültig zu machen. Nur kann hier freilich leicht eine Schwierigkeit in sofern entstehen, als sich kein bestimmter Zeitpunct angeben läßt, bis zu welchem diese Ratihabition erfolgen müsse. Es würde exorbitant seyn, wollte man die Genehmigung dessen, für dessen Rechnung versichert wurde, dann noch den Contract gültig machen lassen, wenn er bereits von dem Untergange des versicherten Gegenstandes, oder von statt gehabten besonderen Gefahren Kunde erhalten. So lange aber ein Gesetz nicht verbietend einschreitet, können solche Rücksichten das rechtliche Prinzip nicht verändern. Die Politik mag den Gesetzgeber veranlassen, der Ratihabition alle Wirkung zu entziehen, der Richter muß sie, so lange dieß nicht geschehen ist, anerkennen, und kann nur im gegebenen Falle aus den Umständen entscheiden, ob die Ratihabition bona fide ertheilt sey oder nicht. Pflegte also z. B. ein Kaufmann gewisse Geschäfte regelmäßig versichern zu lassen, oder lassen sich besondre Umstände nachweisen, wegen deren die beabsichtigte Ertheilung einer Ordre zum Versichern unterblieb ꝛc.

---

2) Preuß. A. O. 1766. Abschn. III. §. 21. Plan der 4. Bremer Ass-Comp. 1818 §. 16 Ord. Philipp. II. 1556 Art. 57. Zusätze zu meinen Bem. über Havariegrosse S. 70.

3) Der Auftrag muß schriftlich und vor der Schließung der Assecuranz ertheilt seyn, nach den angef. Beding. der Brem. Comp. a. a. O.

so streitet die Präsumtion dafür, daß die Assecuranz, auch wenn das Object glücklich angekommen wäre, genehmigt seyn würde, und dieß dürfte Grundes genug seyn, die Ratihabition auf den Anfang des Geschäftes zurück zu ziehen, selbst wenn sie erst nach dem Untergange des versicherten Gegenstandes ausgesprochen würde. Versicherte dagegen einer nie gewisse Geschäfte, oder hatte einer eine anderweitige Assecuranz geschlossen [4]), so ist die stärkste Präsumtion, daß er die Genehmigung nicht ertheilt haben würde, wenn nicht eine Gefahr statt gehabt, oder ein Schade sich ereignet hätte. Der Ratihabent ist also in bösem Glauben, und seine Genehmigung nicht zu berücksichtigen.

Daher möchte auch die Assecuranz, die einer als negotiorum gestor für einen Dritten besorgt haben will, nicht unbedingt aufrecht zu erhalten seyn. Zwischen dem gestor und dem dominus negotii selbst findet hier schon die Schwierigkeit statt, daß nur in dem Falle eines Schadens die Assecuranz nützlich war; in allen Fällen, in denen kein Schade entstand, also auch keine Verpflichtung für denjenigen für dessen Rechnung versichert war, begründet wird, weil dieß immer eine nützliche Geschäftsführung voraussetzt [5]). Der Assecuradeur dagegen hinge auch hier von der Willkühr des Versicherten ab; der die Assecuranz nicht genehmigen, also die Prämie ersparen würde, wenn alles gut ginge, aber wo Schaden entstand, den Ersatz fordern könnte. Man sollte daher auch hier die Ratihabition so beurtheilen, wie dieß oben gesagt ist [6]). Der Versicherte der bey einem solchen Grundsatze im gegebenen Falle leidet, und für den derselbe daher hart scheint, leidet in der That durch eigne Schuld; da es seine Sache war, für die Besorgung der Assecuranz zu sorgen oder sorgen zu lassen.

Die Frage, ob ein Gesellschafter den Antheil des anderen an eine Unternehmung versichern lassen könne, muß nach der Natur der Societät beurtheilt werden. Bei der generellen Societät, also bey der s. g. societé collective kann es keinem Zweifel unterliegen, daß

---

4) Man denke sich den Fall, daß die andre Assecuranz, (etwa wegen unterlassenen Anzeigen ꝛc.) keinen Nutzen für ihn haben würde.

5) L. 10. L. 12 de negot. gest. (3. 5.).

6) S. auch ordenanzas de Barcelona 1484 art. 9.

die von einem Socius besorgte Assecuranz auf das Ganze gültig sey. Bei einer bloß gemeinschaftlichen Unternehmung dagegen muß dieß anders seyn. Die Gesellschafter stehen hier in einem ganz anderen Verhältnisse (Bd. I. §. 99.) und jeder mag seinen Antheil selbst versichern. Doch würde dem Socius, der die ganze Leitung eines Geschäftes, mit den Mitteln sämmtlicher Theilnehmer, hat, auch das Recht zuzugestehen seyn, das ganze Geschäft zu versichern. Er ist für das ganze Geschäft Factor, die übrigen Gesellschafter wissen von dem Gange desselben nichts, und es liegt in dem gewöhnlichen Geschäftsgange, Handelsunternehmungen gegen die Gefahren der See sicher zu stellen.

Auch die Versicherung, die ein Schiffer außer Landes schließt, ist nicht als ungültig zu betrachten, so weit von dem Assecuradeur die Rede ist. Nur ist dieß immer eine Handlung, die außerhalb des eigentlichen Geschäftskreises des Schiffers liegt, sie ist daher eine negotiorum gestio, oder wird durch die hinzutretende Ratihabition gültig. Es ist daher auf diese Assecuranz das oben gesagte anzuwenden.

Das bisherige wurde allein in Beziehung auf die Gültigkeit einer geschloßenen Assecuranz, also so weit von dem Verhältnisse zwischen dem Versicherer und dem Versicherten die Rede ist, gesagt. Eine andre Frage aber ist die, muß der dritte, für dessen Rechnung eine Assecuranz geschlossen wurde, diese anerkennen? [7])

An sich braucht der Dritte natürlich nur diejenige Versicherung für seine Rechnung gelten zu lassen, zu deren Besorgung er den Auftrag gegeben hatte. Allein es können Umstände eintreten, unter welchen er auch die nicht beorderte für sich gelten lassen muß. Dahin gehört vor allen Dingen diejenige, die einer als negotiorum gestor für ihn schloß, wenn nur die Bedingungen der negotiorum gestio vorhanden sind. Die Hauptschwierigkeit macht hier freilich die Bedingung, daß die Geschäftsführung eine nützliche gewesen seyn müsse. Die bloße Gefahr der Reise kann nicht so wirken, daß die Versicherung selbst schon als eine utilis gestio angesehen werden kann. Denn diese ist immer vorhanden; demungeachtet aber kommt es

---

7) Die Frage, ob der Dritte, für dessen Rechnung versichert wird, genannt werden müsse, ist erst unten, § 570. zu erörtern.

vor, daß jemand unversichert bleibt, und die nicht ertheilte Ordre kann wenigstens die Absicht zum Grunde haben, das Risico selbst laufen zu wollen. Ist dagegen bereits ein Schade entstanden, so entsteht zwar nicht mit dem negotiorum gestor, wohl aber im Verhältniß zu dem Assecuradeur ein Conflict in sofern, als dieser nun die Genehmigung nicht gelten lassen wird, weil sie ein Merkmal der mala fides hat. Hier bleibt nichts übrig, als die Genehmigung hinsichtlich des negotiorum gestoris gelten zu lassen und die Frage, wie sie rücksichtlich des Assecuradeurs wirke nach dem oben gesagten (Seite 35.) zu beantworten.

Die Pflicht des Dritten, die auf diese Weise geschlossene Assecuranz anzuerkennen, ist auch dadurch beschränkt, daß er kein Interesse dabey haben dürfe, daß sie nicht geschah [8]). Dieses Interesse würde natürlich den Nutzen, der anderweitig etwa Statt fände, aufheben. Danach entscheidet sich dann auch die Frage, welche Assecuranz den Vorzug habe, wenn der Eigenthümer ohne Vorwissen seines Commissionairs sich selbst versicherte, und dieser eine Assecuranz als sein negotiorum gestor schloß [9]). Es kann nämlich keinem Zweifel unterliegen, daß hier die ohne Ordre geschlossene Assecuranz ungültig sey. Denn dem Dritten, für den sie geschah, war das Recht, sich selbst versichern zu lassen, keineswegs abzusprechen, er machte also, indem er dieß that, nur von einem Rechte Gebrauch, und die durch seinen Commissionair geschlossene Assecuranz war für ihn keine nützliche. Dieß ist, soweit von dem Versicherer die Rede ist, unbedingt so. Ob er aber, seinem Commissionair gegenüber, die Assecuranz, die dieser schloß, genehmigen, und also z. B. sich die Prämie berechnen lassen muß, ist aus den übrigen Umständen zu beantworten. Kann also, um ein Beispiel anzuführen, der Dritte, die Assecuranz billiger schließen, als die welche der Commissionair schloß, so war eben deshalb die letztere für ihn keine nützliche, und die Verbindlichkeit aus der negotiorum gestio findet nicht statt. War, auf der anderen Seite, alles gleich, so wird der Dritte nicht befugt seyn, sich durch seine Willkühr einer Verbindlichkeit zu entziehen, die ihm an sich ob-

8) L. 39. 43. de neg. gest. (3. 5.).

9) Seltsame Ideen stellt auf Beneke System. S. 317. ff. Thl. I., obgleich das, etwas dunkel ausgedrückte, Resultat richtig ist.

liegt. Schloß er aber die Assecuranz, ehe er Nachricht von der durch seinen Commissionair besorgten hatte, so kann er allerdings der durch ihn selbst geschloßenen den Vorzug geben, weil er sie bona fide schloß, und die andre für ihn nun nicht nützlich ist, der Commissionair auch dieses Risico, wie jeder negotiorum gestor, immer laufen muß.

Von den Umständen, die dabey sehr in Betracht kommen, ist einer der wesentlichsten die bisher zwischen den Partheien Statt gehabte Observanz. Hatten sie es während einer geraumen Zeit beständig so gehalten, daß der Commissionair die abzusendende Waare versicherte, so läßt sich behaupten, daß in einem vorkommenden gleichen Falle, er das Recht habe, eine Assecuranz zu schließen, und dabey auf die Genehmigung des Committenten zu rechnen. Pflegte dagegen dieser seine Waaren selbst zu versichern, so durfte jener auch in dem einzelen ähnlichen Falle voraussetzen, daß dieß seine Absicht sey, und er kann nicht fordern, daß die von ihm, gegen die Regel geschlossene Assecuranz genehmigt werde.

Giebt es eine Pflicht zur Schließung von Assecuranzen für dritte Rechnung? Die Frage dürfte zu verneinen seyn; so lange nicht die Umstände eine solche Pflicht begründen.

Man kann an sich Niemanden zwingen wollen, einen ihm von einem anderen werdenden Auftrag anzunehmen. Wenn jedoch der Commissionair ein Geschäft übernimmt, bey welchem er den Auftrag zur Assecuranz erhielt, so muß er diesen Auftrag ausführen, weil er nicht befugt ist, ein Geschäft theilweise anzunehmen, und weil der Committent mit Recht voraus setzt, daß, wer überhaupt in ein Geschäft sich einläßt, es ganz ausführen werde. Er muß hier also entweder das ganze Geschäft ablehnen, oder sich von seinem Committenten autorisiren lassen, die Assecuranz unbesorgt zu lassen. Am unbedingtesten ist dieß freilich dann anzunehmen, wenn das ganze Geschäft durch die Besorgung der Assecuranz ausdrücklich bedingt ist, allein der bloße Auftrag zu versichern ist hier schon deshalb verpflichtend für den Commissionair, weil er Theil des ganzen Geschäfts ist, selbst wenn er nicht klar als Bedingung des Geschäftes gestellt ist.

Selbst der Umstand, daß ein Commissionair bisher regelmäßig die Assecuranz-Aufträge eines anderen besorgte, kann nicht unbedingt

ein Verpflichtungsgrund für ihn seyn [10]). Ein Commissionair kann nie verpflichtet seyn, eine Geschäftsverbindung länger fortzusetzen, als es ihm gerade convenirt. Nur ist hier eine wesentliche Modification anzunehmen. Der Committent, der mit einem Geschäftsfreunde in langjähriger Verbindung stand, und dessen Assecuranz-Aufträge dieser regelmäßig besorgte, setzt so lange voraus, daß derselbe nun auch den concreten Auftrag ausführen werde, als er keine Kenntniß von dessen Willen, die Verbindung abzubrechen, hat. Der Commissionair, der in diesem Verhältnisse ist, wird daher nur dann von der Verbindlichkeit, die Assecuranz zu besorgen, frey seyn, wenn er die gehörige Anzeige zeitig gemacht hat. Wann die Anzeige früh genug gemacht sey, wird sehr von Umständen abhangen. So wird der Commissionair, der die Ordre eines nicht sehr entfernt wohnenden Freundes nicht ausführen will, befugt seyn, den Auftrag unmittelbar, nachdem er ihn erhalten, abzulehnen. Derjenige dagegen, der in dem vorausgesetzten Verhältnisse zu einem entfernteren Geschäftsfreunde steht, wird aus dem Grunde nicht befugt seyn, die erhaltene Ordre abzulehnen, weil die Anzeige davon den Committenten nicht so früh erreichen kann, daß dieser in den Stand gesetzt werde, entweder selbst zu versichern, oder einem anderen Commissionair Ordre zur Versicherung zu ertheilen.

Ueberhaupt halte ich in allen Fällen, in welchen ein Commissionair sich der Ausführung der Ordre nicht unterziehen will, denselben verbunden, dem Committenten, und zwar unmittelbar nachdem er den Auftrag erhalten, eine Anzeige davon zu machen, damit dieser für sich selbst sorgen könne; selbst da aber wo die Entfernung, oder die Art und Weise, wie die Nachricht mitgetheilt wird, es augenscheinlich macht, daß sie zu spät kommen werde, ist er nicht von dieser Pflicht frey zu sprechen, theils weil auch später noch versichert werden kann, theils weil der kaufmännische Geschäftsgang es mit sich bringt, daß man Geschäftsbriefe von Wichtigkeit beantworte, besonders da, wo, wie bey Assecuranzaufträgen, das Schicksal seines Auftrages den Committenten so sehr interessirt.

Dann halte ich den Schiffer und den Cargadeur für verbunden, ihnen aufgetragene Assecuranzen zu besorgen, wenn sie dazu im Stande sind. Diese Personen stehen zu dem Auftraggeber in einem viel en-

---

10) A. M. Beneke System I. 349. V. S. 59. nach *Marshall.*

geren Verhältnisse, als der Commissionair, sie sind seine Diener in Beziehung auf das Geschäft. Daher aber ist ihre Verbindlichkeit auch nur in sofern anzunehmen, als der Auftrag in Beziehung auf das, ihnen anvertraute, Geschäft gegeben wurde. Daher ist der Schiffer nur seinen Rhedern, der Cargadeur den Interessenten seiner Ladung dazu verbunden.

Dagegen kann das bloße in Händen haben von Fonds des Committenten kein Verpflichtungsgrund seyn[11]). Wollte man dieß annehmen, so würde jeder Commissionair verpflichtet seyn, die Assecuranz zu besorgen, wenn sein Committent ihm notorisch sicher ist. Denn nur Sicherheit geben ihm diese Fonds. Der Grund, der Committent sey berechtigt, auf jede ihm beliebige Weise über sein Geld zu disponiren, der in dem Falle bei Marschall[12]) und daraus bei Beneke angeführt wird, beweiset nichts. Denn, wenn man ihn auch einmal als richtig annehmen will, so kann dieses Recht doch nicht weiter gehen, als dahin, daß er von seinem Commissionair die Auskehrung auf jede Weise, die ihm beliebt, verlangen könne, nicht aber dahin, daß er seinen Commissionair kann zwingen wollen, Mühwaltungen, und was mehr ist, Verantwortlichkeit auf sich zu nehmen.

Eine Verbindlichkeit, die Assecuranz für Rechnung eines Dritten zu besorgen, ohne daß dieser den Auftrag ertheilte, existirt nicht[13]). Eine gezwungene negotiorum gestio ist ein Unding. Indessen lassen sich auch hier Verhältnisse denken, die eine Verpflichtung hervorbringen können. Doch können dieß nie Fälle einer negotiorum gestio seyn, sondern sie werden aus einem stillschweigenden Auftrage folgen. So wird z. B. der Commissionair, der bisher regelmäßig, auch ohne ausdrücklichen Auftrag für einen Dritten versichern ließ, im concreten Falle mit denselben Modificationen dazu verpflichtet seyn, wie er nach dem Obigen (Seite 39) verbunden war, eine darauf erhaltene Ordre auszuführen. Dergleichen Verhältnisse lassen sich noch mehrere denken; sie a priori zu erschöpfen ist unmöglich. Man wird aber nicht leicht fehlen, wenn man es festhält, daß eine gezwungene Geschäftsführung nicht annehmbar ist, daß man also eine

---

11) Wie Beneke a. a. O. ebenfalls nach Marshall annimmt.

12) *Marshall* on insurance I. 205.

13) S. den Fall im Archiv f. d. Handelsrecht Bd. II. Nr. 3. S. 36.

Verbindlichkeit, einen andern zu versichern, ohne dessen ausdrückliche Ordre nur da behaupten darf, wo sich ein stillschweigender Auftrag voraussetzen läßt.

Das Rechtsverhältniß zwischen demjenigen, der für Rechnung eines Dritten versichern läßt, und diesem Dritten ist das des Commissionairs und des Committenten. Es kann hier, weil durchaus keine besondre Grundsätze eintreten, auf den allgemeinen Theil verwiesen werden [14]). Nur einiges specielle ist hier hinzuzufügen.

1) Wenn ein Commissionair für fremde Rechnung versichert hat, seinem Committenten dieß anzeigt, und dieser die Versicherung nicht ausdrücklich ablehnt, gilt sie dann für genehmigt? Viele bejahen die Frage [15]), andre verneinen sie [16]). Allein unbedingt läßt sich wohl weder das eine noch das andre billigen. Es wird auch hier vieles von den Umständen abhangen, und auf jeden Fall ist die Frage aus einem zwiefachen Gesichtspuncte aufzufassen, und zwar:

a) Soweit von dem Verhältnisse zwischen dem Commissionair und Committenten die Rede ist. Es ist nicht zu läugnen, daß man es dem Dritten nicht gestatten darf, die Anzeige von der für seine Rechnung geschlossenen Assecuranz, gänzlich unbeantwortet zu lassen. Dieß würde zu sehr gegen die bona fides verstoßen. Der kaufmännische Gebrauch bringt es durchaus mit sich, daß Geschäftsbriefe beantwortet werden; man muß daher auch in Beziehung auf die vorliegende Frage behaupten, daß in allen Fällen, da ein Commissionair dem Dritten, mit welchem er bisher in einer Geschäftsverbindung stand, die Nachricht von der geschlossenen Versicherung giebt, dieser verpflichtet sey, es anzuzeigen,

---

14) S. den ersten Band §. 111. ff. Zur Literatur ist aber hinzuzufügen: *A. Haumann* de procuratoribus mercator. qui commissionarii dicuntur Lovan 1827. *J. M. van Engelen* observationes ad locum jur. hodiern. et futur belgii de iis qui procuratorio noie. mercaturam faciunt Groning. 1828. *G. A. Faber* (praes. *A. Michaelis*) de mercatura procuratoria Tubing. 1829.

15) *Cararegis* discursus legales disc. 30. n. 36. *Roccus* de mandato not. 13. *Straccha* de assecurat. gl. 11. n. 47. Decis rotae genuens. dec. 24. 147. *Baldasseroni* l. c. I. p. 211. *Emerigon* l. c. I. p. 143. sq.

16) Beneke System I. S. 331.

ob er die für seine Rechnung geschlossene Assecuranz genehmige oder nicht. Der Commissionair ist, eben wegen des zwischen ihnen bebestehenden Verhältnisses berechtigt, die Erklärung zu fordern, und darf, wo sie nicht erfolgt, nach der Regel, daß wer schweige, wo er sprechen mußte, einwillige, das Stillschweigen für Genehmigung nehmen. Dieß ist um so mehr so, als Assecuranzen nichts ungewöhnliches, sondern im Geschäftsgange sehr gebräuchlich sind. Anders würde die Frage zu beantworten seyn, wenn einer sich zum Geschäftsführer eines Dritten aufwürfe, der bisher mit ihm in überall keiner Verbindung stand. Der Fall wird selten seyn, ist aber doch denkbar. Man denke z. B. ein Spediteur, der seinen Auftrag von dem Absender hat, (Bd. I. §. 118 ff.) versichere die Waare für Rechnung seines Empfängers, der Eigenthümer der Waare ist. An sich würde es freilich der Ordnung mehr gemäß seyn, wenn der Empfänger die Anzeige von der geschlossenen Versicherung beantwortete Allein es wäre exorbitant, wollte man sein Stillschweigen für Einwilligung nehmen. Der Spediteur, der für Rechnung einer ihm fremden Person versicherte, hatte kein Recht, auf dessen Genehmigung zu rechnen, ihm steht keine Präsumtion zur Seite, der Dritte hatte keine Verbindlichkeit sich mit ihm in einen Briefwechsel einzulassen. Mit dem Wegfallen der Pflicht zu reden, muß also auch die Folge des Stillschweigens, Genehmigung, wegfallen. Derjenige, der eine Versicherung auf diese Weise schloß, kann sich auch allein die Schuld beimessen, wenn er in Schaden geräth. Warum handelte er, ohne dazu befugt zu seyn.

Eine Schwierigkeit, die hier noch entstehen kann, ist die Zeit, binnen der derjenige, der nach dem bisherigen zur Erklärung verpflichtet war, diese geben muß. Hält man jemanden einmal verpflichtet zu antworten, so könnte man an sich auch verlangen, daß er sogleich antworte, nachdem er die Nachricht erhalten [17]). Denn die Regel, daß man zu demjenigen, wozu man ohne Zeitbestimmung verbunden sey, sogleich verpflichtet sey, ist allgemein. Allein dabei ist immer die Natur der Verbindlichkeit zu berücksichtigen. Wer zur unbedingten Leistung einer Verbindlichkeit verpflichtet ist, muß es sich gefallen lassen, wenn derjenige, dem ein Recht darauf zusteht, diese

17) Vergl. L. 16. D. de S. C. Macedonian. (14. 6.)

Leistung sogleich fordert. Anders ist derjenige gestellt, der nicht unmittelbar zu einer Leistung verbunden ist, sondern für den man nur aus dem Unterlassen einer gewissen Handlung einen Rechtsnachtheil folgen lassen will, der im Grunde auf einer Präsumtion beruht, welche doch immer wegfallen muß, wenn seine entgegenstehende Handlungsweise die Präsumtion entkräftet, also für unsre Frage, wenn sie die Nichteinwilligung darlegt. Man kann daher auch keineswegs fordern, daß der Dritte, der die Anzeige von der für seine Rechnung geschlossenen Assecuranz erhält, nun unmittelbar sich erkläre. Nicht einmal zur Erklärung mit nächster Post halte ich ihn verbunden, weil man ihn dadurch zur Aufwendung eines höheren Fleißes außerhalb eines Contractsverhältnisses, — denn dieses wird erst durch seine Genehmigung existent, — verpflichten würde. Dazu kommt die Natur des Geschäftes. Er kann erst Nachrichten von dem versicherten Gegenstande einziehen wollen, es können andre Umstände vorhanden seyn, die ihn von der sofortigen Erklärung abhalten. Man kann daher nur fordern, daß er zeitig seine Erklärung gebe. Dieß stimmt auch mit allgemeinen Rechtsgrundsätzen überein, nach denen auch da, wo von einer sogleich zu erfüllenden Verbindlichkeit die Rede ist, doch eine angemessene Frist gestattet werden muß [18]). Wenn also nur der Dritte, für dessen Rechnung die Assecuranz geschlossen wurde, in einer angemessenen billigen Frist antwortet, er genehmige dieselbe nicht, so muß ihn dieß von jeder Verbindlichkeit befreien. Nur eine lange Zeit darf er sich nicht nehmen [19]); ja man kann ihm wohl zumuthen, daß er selbst da, wo Umstände ihn außer Stand setzen, sogleich eine Entschließung zu fassen, wenigstens die erhaltene Nachricht nach Maßgabe des bisherigen beantworte, wenn auch nur um anzuzeigen, daß er sich später erklären wolle, was auf jeden Fall genügen würde, die Folge der Nichterklärung eben so abzuwenden, wie ein wirklicher förmlicher Protest.

b) Im Verhältnisse zu dem Versicherer muß die Frage anders beantwortet werden. Dieser kennt keine fingirte Einwilligung.

---

18) L. 105. D. de solut. et liberat. (46. 3.) L. 135. § 2, de verbor. obl. (45. 1.) L. 21, de judiciis (5. 1.) L. 5. § 1 de collatione (37. 6.)

19) Arg. L. 135. §. 2 de V. O. (45. 1.) verbis „si non multo post obtulisset.“

Er verlangt von demjenigen, der sich für fremde Rechnung versichern ließ, Beibringung des Auftrages oder dessen, was, wie Ratihabition, demselben gleich gilt. Dieß gehört zur Legitimation des Commissionairs. Existirt die Genehmigung nicht ausdrücklich, so läßt der Assecuradeur sich auf eine aus einem Stillschweigen deducirte Genehmigung nicht ein, und kann sich nicht darauf einlassen, weil er es ja nicht controlliren kann, ob nicht eine ausdrückliche Nichtgenehmigung existirt habe, und ihm nun, etwa nach entstandenem Schaden, vorenthalten werde.

Daraus folgt nun, daß der Versicherte der es unterließ, die für seine Rechnung geschlossene Assecuranz zeitig zu genehmigen, zwar dem Commissionair, wo dieser Verbindlichkeiten contrahirte, zum Rembours verpflichtet werde, aber aus dem Contracte keine Rechte gegen den Versicherer erwerben könne.

2) Darf der Commissionair die Assecuranz, deren Besorgung ihm aufgetragen wurde, selbst übernehmen? Auch hier sind die Antworten verschieden. Während einige die Frage unbedingt bejahen [20]), andre es dem Commissionair in dem Falle gestatten, wenn verlangt wurde, er solle del Credere stehen [21]), verneinen andre sie unbedingt [22]). Auch hier läßt sich ein Unterschied machen.

a) An sich muß man dem Commissionair das Recht gewiß absprechen. Die Gründe wegen deren an einem anderen Orte (Bd. I. §. 113. 114.) dem Commissionair das Recht abgesprochen wurde, Waaren, mit deren Ankauf er beauftragt war, vom eignen Lager zu nehmen, oder in Commission erhaltene Waaren selbst zu behalten, treten bei der Assecuranzbesorgung in noch viel größerem Maße ein. Die Thätigkeit des Commissionairs ist mit der besorgten Assecuranz keineswegs zu Ende. Es lassen sich unzählige Collisionsfälle denken, in denen das Interesse des Versicherten demjenigen des Versicherers gerade entgegenläuft, wo also Nachtheile möglich sind, die auch da entstehen können, wo der Commissionair durchaus redlich verfährt. Dieß kann hier noch nicht ganz klar werden, wird sich aber in der Folge ergeben. Selbst demjenigen Commissionair,

---

20) Sieveking a. a. O. §. 25. S. 67.
21) *Baldasseroni* l. c. t. I. P. II. tit. VII. n. 50. p. 221.
22) *Emreigon* l. c. I. p. 149, sq. Beneke System I. S. 369.

der sonst aus dem Versichern ein Geschäft macht, ist das Recht daher abzusprechen. Auch das del Credere (Bd. I. §. 116) kann keinen Unterschied darin machen, da theils das del Credere seiner Natur nach eine Hauptverbindlichkeit eines anderen voraussetzt, theils aber die Frage nach der Solvenz des Commissionairs nicht der Grund ist, aus welchem ihm das Recht abgesprochen werden muß.

b) Daß die Einwilligung des Ordregebers dem Commissionair ein Recht zur Uebernahme der Assecuranz gebe, bedarf keiner Erwähnung.

c) Dagegen lassen sich allerdings Fälle denken, in denen man den Commissionair gestatten muß, einen Theil der Versicherung selbst zu übernehmen. Dieß wird da zu behaupten seyn, wo er dadurch in dem Interesse seines Committenten handelt. Dieß kann z. B. der Fall seyn, wo die wirkliche Besorgung der Assecuranz erst dadurch möglich wird. Angenommen ein an einem Platze unbekanntes Schiff, eine unbekannte, daher dem Risico nach nicht leicht zu berechnende, Unternehmung soll versichert werden, die Assecuradeurs des Platzes sind nicht dazu geneigt. Wenn nun der Commissionair zuerst eine Summe versichert (die Police eröffnet), so findet er vielleicht andre, die ihm nachfolgen, und das Uebrige versichern. Hier wird er allerdings richtig gehandelt haben, wenn er jenen Theil übernahm, wenn es ihm nur nicht ausdrücklich untersagt war, und wenn er nur bona fide und redlich verfährt. Nur kann man ihn auf keine Weise von der Verbindlichkeit freisprechen, daß er seinem Committenten eine Anzeige von seiner eignen Uebernahme des Risico mache, und es wird davon abhangen, ob die Bedingungen vorhanden sind, durch welche die negotiorum gestio verbindlich wird, ob der Committent sich diese Versicherung gefallen lassen müsse, oder ob es noch in seiner Willkühr stehe, seine Genehmigung zu versagen. Hier wäre dann auch ein Fall, in welchem der Committent, der sich nicht zeitig erklärt (S. 42 ff.), als consentirend in seinem Verhältnisse zu dem Commissionair angesehen werden muß; weil er ja gerade diesem zur Erklärung verbunden ist, in sofern er ihm die Ausführung des Auftrages anzeigt, und gerade darüber, ob der Modus der Ausführung ihm genehm sey, eine Erklärung fordert.

Daß der Committent, der die von dem Commissionair selbst übernommene Versicherung nicht genehmigt oder genehmigen muß,

demselben keine Prämie zu vergüten braucht, folgt von selbst. Ob er aber, im Falle eines Seeschadens, Ersatz von ihm fordern könne, wird nach den Umständen zu entscheiden seyn. Als Seeschaden wird er ihn nämlich nie fordern können, weil der nicht genehmigte Vertrag beide Theile nicht bindet, weil also der Commissionair nicht zum Assecuradeur geworden ist. Dagegen wird er von dem Commissionair, der den übernommenen Auftrag nicht gehörig ausführte, allerdings Schadenersatz, das Wort im gemeinrechtlichen Sinne genommen, fordern können, wenn dieser nicht beweiset, daß der Auftrag nicht ausführbar war.

3) Haftet der Commissionair für die Solvenz des Versicherers? Der Commissionair hat den höchsten Grad des Fleißes aufzuwenden, und ganz besonders auch auf die Solvenz seines Contrahenten zu sehen (Bd. I. §. 112). Läßt er sich daher bei der Wahl des Assecuradeurs ein Versehen zu Schulden kommen, so wird er dadurch allerdings dem Committenten verantwortlich. Falsch aber ist es, zu behaupten, der Commissionair, durch dessen Versehen die Assekuranz ungültig werde, treten in die Stelle des Versicherers[23]). Vielmehr kann man ihn nur zur Prästation des Interesse verbunbunden halten, wie dieß in allen Contractsverhältnissen der Fall ist. Dieß kann in vielen Fällen ganz auf eins hinaus laufen, aber doch in manchen auch einen Unterschied begründen. Von einem Versehen bei der Wahl des Assecuradeurs, welches nach allgemeinen Grundsätzen (Bd. I. §. 111) zu beurtheilen ist, abgesehen, kommt ein Commissionair nur dann für die Solvenz des Versicherers auf, wenn er sich vertragsmäßig dazu verbindlich gemacht hatte; also wo er del Credere (Bd. I. §. 116) stand. Hier nun läßt sich, dem Wesen des del Credere zufolge, behaupten, daß der Commissionair in die Stelle des Versicherers trete.

4) Dabei entsteht dann noch die Frage, ob der Commissionair, der eine Assecuranz im Auftrage schloß, befugt zu erachten, wenn der Assecuradeur insolvent wurde, eine neue Assecuranz zu schließen[24])? Ich glaube auch hier unterscheiden zu müssen:

---

23) Beneke System I. S. 355.

24) Unbedingt verneint von *Valin* l. c. sur l'art 3. tit des assurances (III. 6.) I. p 33. Sieveking a. a. O. §. 30. Beneke System I. 361; bejaht von *Emerigon* l. c. I. 147. *Baldasseroni* l. c. p. 217. Keine Meinung hat *Boulay-Paty* l. c. III. p. 315.

a) Die Frage ist einmal die, ist er dazu legitimirt, d. h. ist diese zweite Assecuranz gültig? Diese Frage entsteht dem Versicherer gegenüber, und ist zu bejahen. Die Ordre zur Besorgung der Assecuranz ist keineswegs so zu nehmen, daß der Commissionair mit dem Abschlusse einer Versicherung aus aller Thätigkeit in Beziehung auf dieselbe trete. Vielmehr involvirt der Auftrag mehr und geht gerade auf ein Wahrnehmen des Interesse des Committenten. Wenn daher die erste Assecuranz unwirksam wird, so ist der Commissionair wohl befugt eine neue Assecuranz zu schließen, ohne daß er gerade einer neuen Ordre dazu bedarf.

b) Nicht unbedingt dürfte dem Commissionair dieses Recht dem Committenten gegenüber einzuräumen seyn. Zunächst verlangt man mit Recht von ihm, daß er bona fide in dem Interesse seines Committenten handle, und die Umstände müssen entscheiden, wie er sich zu benehmen habe. Ueberall daher, wo sich mit gutem Grunde annehmen läßt, daß eine Assecuranz noch zum Nutzen des Committenten, der ja seine Absicht, sich versichern lassen zu wollen, durch die Ordre einmal zu erkennen gegeben hat, gereichen könne, ist der Commissionair auch diesem gegenüber zur Schließung der neuen Assecuranz berechtigt. Im entgegengesetzten Falle ist er nicht befugt dazu zu halten. Ereignet sich also z. B. die Insolvenzerklärung sehr bald nach dem Abschlusse der ersten Assecuranz, so daß die Gefahr dieselbe ist, so ist er zur neuen Versicherung befugt; ist dagegen in der Gefahr, durch Ablauf einer bedeutenden Zeit, möglicher Weise eine wesentliche Veränderung eingetreten, oder ist die Prämie unverhältnißmäßig u. dgl., so ist ihm diese Befugniß abzusprechen. Einen wesentlichen Einfluß auf die Beantwortung dieser Frage dürfte auch noch die größere oder geringere Entfernung des Committenten von dem Commissionair äußern. Kann der Commissionair in kurzer Zeit Nachricht von seinem Auftraggeber erhalten, so ist er unbedingt verbunden, dessen Ordre einzuholen. Ist die Entfernung sehr groß oder nach Lage der Sache die Zeit zu kurz, so daß Gefahr beim Verzuge ist, so kann der Commissionair schon freier handeln, und dieß ist gerade der Fall, wo es genügt, wenn er bona fide im Interesse seines Committenten handelte.

c) Der Fall, wo der Commissionair die neue Versicherung für sich selbst schließen kann, der nirgends erwähnt ist, hängt zwar

mit der Lehre von dem Interesse zusammen (§. 552 ff.), es ist jedoch hier schon zu bemerken, daß nichts im Wege stehen könne, wenn ein Commissionair, der sich eines Versehens schuldig gemacht hat, nun sich so versichern lassen will, daß er die Summe, die er, im Falle eines Unterganges oder einer Beschädigung des Gegenstandes der Assecuranz, seinem Committenten bezahlen muß, von dem Assecuradeur wieder erhalte. Das Interesse erscheint durchaus als ein legales (§. 552).

5) Aus den allgemeinen Pflichten des Commissionairs folgt es auch, daß er die erhaltene Ordre zur Assecuranzbesorgung so ausführen müsse, wie er sie erhalten und angenommen hat, also z. B. nur zur limitirten Prämie ꝛc. und daß er, wo er dieß nicht effectuiren kann, erst andre Ordre einhole. Dabei aber entsteht eine Frage: Ist nämlich ein Commissionair befugt, die Assecuranz unter Bedingungen zu schließen? So giebt es z. B. Waaren, die an dem Platze nicht anders als frei von Beschädigung, andre die frei von 10 pro Cent, frei von Bruch ꝛc. versichert zu werden pflegen. Die mehrsten Schriftsteller gestatten dem Commissionair, die Assecuranz unter solchen Bedingungen abzuschließen, wenn sie in dem Platze gebräuchlich sind [25]). Allein das dürfte doch unrichtig seyn. Der Auftrag zur Besorgung der Assecuranz ist ein allgemeiner, und derjenige, der ihn ertheilt, will in der Regel gegen jede Gefahr versichert seyn. Kann der Commissionair dieß nicht bewerkstelligen, so ist es seine Pflicht, dem Committenten davon Anzeige zu machen. Der Grund, der für die entgegenstehende Meinung angeführt wird, der Commissionair thue genug, wenn er sich nach den Gebräuchen des Platzes richte, greift nicht durch. Denn gerade wenn es an dem einen Orte Usance ist, z. B. eine Waare frei von Beschädigung, oder unter gewissen Bedingungen, wie z. B. daß nur die Hälfte des

---

25) *Casaregis* discursus legales. disc. 69. 125. *Roccus* l. c. not. 72. n. 268. *Baldasseroni* l. c. p. 212 sq. *Emerigon* l. c. p. 146. ch. V. sect. VII. §. 3. *Marshall* l. c. p. 209. *Phillipps* l. c. p. 522. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 314. Sieveking a. a. O. §. 29. Beneke System I. S. 357. Archiv für das Handelsrecht I. S. 29. Der im Archiv aus den Urtheilen gefolgerte erste Satz folgt aber nicht, weil die Frage gar nicht zur Verhandlung kam, also auch nicht zur Dijudicatur stand.

Schadens bezahlt werde, wenn ein Schiff nicht gestoßen hat ꝛc. zu versichern, so kann dieß für den Committenten ein Grund seyn, lieber die Assecuranz an einem anderen Orte, wo dieser Gebrauch nicht existirt, zu schließen, und der Commissionair mag ihm daher wohl erst Nachricht geben, und anfragen, ehe er die Versicherung besorgt. Ein Paar Ausnahmen bin ich jedoch geneigt zu statuiren:

a) Wenn der Ordregeber schon früher durch den Commissionair in dem Orte versichert war, und sich die Beschränkung gefallen lassen. Denn dann weiß der Committent die Usance, und wenn er dann eine gleiche Versicherung an demselben Platze schließen läßt, ohne seinem Commissionair das Eingehen der Bedingung zu untersagen, so kann dieser wohl annehmen, daß es der Wille seines Auftraggebers sey, sich auf dieselbe Weise versichern zu lassen, in der die früheren Versicherungen geschlossen wurden.

b) Dann läßt es sich auch denken, daß eine Ordre zur Assecuranzbesorgung auf eine solche Weise gegeben wird, daß der Commissionair aus der Stellung derselben entnehmen kann, es sey seinem Committenten nur darum zu thun, versichert zu seyn, und derselbe überlasse es ihm, die Assecuranz so gut zu schließen, wie er dieß gerade bewerkstelligen kann. Es kann dieß mehr oder minder deutlich in der Ordre enthalten seyn, der vorsichtige Kaufmann muß dieß selbst zu beurtheilen wissen und danach seinen Entschluß fassen. Die Umstände können sehr zu berücksichtigen seyn. So kann man z. B. die selbstständige Ordre, eine Assecuranz zu schließen, strenger nehmen, als diejenige welche beiläufig, bei Gelegenheit eines anderen Geschäftes gegeben wird [26]). Die Art der Assecuranz kann sehr in

---

26) Bei letzterer habe ich an folgenden Fall gedacht: A schreibe an B „Kaufen und senden Sie mir 100 Säcke Caffee mit erstem guten Schiffe. Sie haben wohl die Güte, die Assecuranz zu besorgen“ ꝛc. Hier wird man dem Commissionair schon mehr Spielraum lassen können, wie z. B. da, wo A ihm schrieb: „C in Petersburg verlud für meine Rechnung 50 Kisten Lichter mit Schiffer N nach Bremen; ich ersuche Sie nun an Ihrem Platze die Assecuranz zu besorgen.“ Der Unterschied liegt darin, daß in dem ersteren Falle B bei dem ganzen Geschäfte eine thätige Rolle spielt, seinem Ermessen daher in sofern mehr überlassen bleiben muß, als er sich

Betracht kommen. So wird man z. B. die eine Waare lieber frei von Beschädigung versichern lassen, da sie vom Seewasser nicht so leicht leidet, als eine andre, z. B. Früchte, die weniger vertragen können ꝛc.

c) Endlich kann es Fälle geben, wo allerdings der Discretion des Commissionairs alles überlassen bleiben muß. Dahin gehören z. B. die Fälle, wo jede Zögerung Gefahr bringt, wo sich das Geschäft durch einen Verzug schlechter stellen würde, wo die Entfernung eine Anfrage nicht zuläßt ꝛc. [27]).

Uebrigens ist nicht zu behaupten, daß, in den Fällen, in welchen dem Commissionair gestattet ist, eine Assecuranz unter Bedingungen oder Beschränkungen zu schließen, derselbe von der Aufwendung aller Diligenz zu befreien sey. Er muß bona fide und dem Interesse des Ordregebers angemessen handeln. So kann man namentlich auch in diesen Fällen fordern, daß er, wo die Lage der Sache es zuläßt, also z. B. wo der Abgang eines Schiffes noch nicht sehr bald erfolgen wird, und die Entfernung zwischen ihm und den Committenten nicht groß ist ꝛc. erst anfrage, ob diesem die beschränkte Versicherung genehm sey.

---

nach der Art, wie er für sich selbst handeln würde, bestimmen kann. In dem letzteren Falle dagegen, wo er nur in Beziehung auf die zu schließende Assecuranz, Commissionair ist, steht ihm dieses Urtheil nicht so unbedenklich zu, seine Ansicht der Sache kann nicht in Betracht kommen, wo es sich um ein ihm ganz fremdes Geschäft handelt. — Uebrigens erschöpft dieß die Sache keineswegs, sondern es können allerdings noch Umstände sehr zu berücksichtigen seyn.

27) Jemand in Hamburg erhalte aus America den Auftrag, eine Waare in einem genannten Schiffe zu versichern. Wie die Ordre ankommt, sey das Schiff bereits abgegangen. Es ist, von besonderen Zufällen abgesehen, anzunehmen, daß die Waare ihren Bestimmungsort erreichen werde, ehe der Commissionair auf eine Anfrage Antwort haben kann. Hier wäre das Unterlassen der Assecuranz, die etwa nicht anders, als frei von Beschädigung gemacht werden kann, nicht zu rechtfertigen, weil der Committent, der in der Meinung steht, sie sey besorgt, nicht anderweitig für seine Sicherheit sorgen kann. Der Commissionair dagegen sichert sich gegen jeden Vorwurf durch ein Berufen auf die Usance des Platzes, und darauf, daß er in den Nutzen des Committenten gehandelt habe.

Diese Diligenz fordert man auch von ihm, in sofern es in Frage steht, wie er im concreten Falle die Versicherung einzurichten habe. Er muß den höchsten Fleiß aufwenden. Er muß also so verfahren, daß dem Committenten im Fall von Schaden der Ersatz nicht vorenthalten werden könne, also namentlich alle Anzeigen bei der Assecuranz machen, sofern sie ihm bekannt sind. Er darf die Assecuranz nicht so stellen, daß er seinen Committenten der Gefahr aussetzt, keinen oder keinen vollen Ersatz zu erhalten, also z. B. nicht willkührlich mehrere nicht zusammengehörende Waaren in eine Taxe werfen [28]).

6) Haftet der Commissionair dem Assecuradeur für die Prämie?

7) Ist derjenige, der eine Assecuranz besorgte, dadurch auch schon zur Eincassirung des Schadens legitimirt?

8) Wie afficirt eine Wissenschaft des Commissionairs, von stattgehatten Ereignissen, den Contract? Alle diese Fragen können erst an den gehörigen Orten untersucht werden.

§. 549. Particularrechte.

Spanien. — Das Spanische Handelsgesetzbuch [1]) enthält keine Bestimmungen über die persönliche Befugniß andre zu versichern oder sich versichern zu lassen; man muß also wohl annehmen, daß jeder, der die Rechte der Kaufleute habe, dazu befugt sey [2]). Nur das ist zu bemerken, daß, so wie überhaupt Actiensocietäten nur unter der Bedingung errichtet werden dürfen, daß sie ihre Statuten dem Handelstribunale, in dessen Jurisdiction sie sich etabliren, zur Genehmigung vorlegen, und dieselben zur öffentlichen Kunde bringen [3]), dieß auch wohl mit den Assecuranzcompagnien der Fall seyn müsse.

Italien. — Jedem, der frei über sein Vermögen verfügen kann, steht es frei, zu versichern und sich versichern zu lassen. Ausgenommen sind von dem Rechte, andre zu versichern, nur die Makler [4]), und in sofern dieß zu einem Handelsgeschäfte wird, die

---

28) Archiv f. d. Handelsrecht I. 21 ff. Beneke System V. S. 60

1) Codigo de Comercio lib. III. tit. III. secc. 3 sq.

2) Wegen lib. I. tit. I. art 3. eod.

3) Cod. de com. lib. II. tit. II. art. 293. 295.

4) Legge di Gran Duca di Toscana 21. Nov. 1758. *Baldasseroni* l. c. part. I. tit III. n. 10. p. 40. tom. I.

Geistlichen [5]). Versicherungen für fremde Rechnung kommen hier in verschiedenen Formen vor, sie reduciren sich jedoch alle in ein Mandat, welches derjenige, der sein Recht zu versichern, darauf gründet, beweisen muß [6]). Der Commissionair ist verbunden, die Ordre auszuführen; wie er sie erhielt; nach Entscheidungen der Rota Romana ist er jedoch außer Verantwortung, wenn er eine beschränkte Versicherung da schloß, wo diese den Gebräuchen des Platzes gemäß ist, wobei man namentlich die Ordre, für den ganzen Werth zu versichern, nicht als eine Ordre, gegen jede Gefahr zu versichern ansieht [7]). Streng auszuführen dagegen ist die Ordre, wo der Committent seinen bestimmten Willen zu erkennen gegeben [8]). Für die Solvenz des Versicherres haftet der Commissionair nur, in sofern ihm ein Versehen bei der Wahl desselben zur Last fällt. Fallirt der Versicherer, so läßt in Livorno der Commissionair sich gerichtlich zur Schließung der zweiten Versicherung autorisiren, und verbindet dann sowohl den Committenten, wie den Assecuradeur [9]).

Frankreich. — Auch in Frankreich steht es jedem, sowohl den Unterthanen, wie den Fremden, frei, zu versichern und sich versichern zu lassen [10]). Die Ordonnanz von 1681 schloß ausdrücklich von diesem Rechte die greffiers de police, die Angestellten bei Assecuranzkammern, Makler und Notare aus; und die Meinung geht dahin, daß diese Verbote noch gelten [11]). Soviel scheint als ausgemacht anzusehen, daß den Maklern [12]) und den Notaren, letzte-

---

5) *Baldasseroni* l. c. n. 7. p. 39.

6) *Casaregis* l. c. disc. 30. Decis. rot. Roman. in thes. Ombros. VI. dec. 36. *Baldasseroni* l. c. Parte II. tit. VII. n. 1. p. 204. vol. I.

7) Dec. not. rom. *Baldasseroni* l. c. n. 25 sq. p. 212 sq.

8) Decis. rot. Roman. bei *Baldasseroni* l. c. n. 28. p. 213. 214 und decis Liburn. confirm. in rot. rom. ebendas. n. 30. 31. p. 214. 215.

9) So das Tribunal von Livorno 1782 in S. Gebr. Ravi c. Salucci *Baldasseroni* l. c. n. 39. p. 217.

10) Ordonnance de la marine art. 1. tit. des assurances (III. 6). Der code de commerce schweigt darüber. S. aber *Boulay-Paty* l. c. III. p. 297 sq.

11) Vergl. *Boulay-Paty* l. c. p. 305 sq.

12) Wegen code de commerce art. 85 - 88.

ren, weil sie neben den Maklern zur Schließung von Assecuranzen berechtigt sind [13]), noch jetzt das Recht zu versichern abzusprechen seyn dürfte, daß es dagegen auf die kaufmännischen Beisitzer der Handelstribunale, der Natur der Sache nach, nicht erstreckt werden könne. Endlich muß man nach einer späteren Verordnung denjenigen Consuln und Viceconsuln, die nicht Kaufleute des Ortes ihrer Residenz, sondern speciell dahin gesendet sind, insbesondre denen in der Levante, das Recht als Versicherer aufzutreten, absprechen [14]). — Im Uebrigen fehlt es hier an gesetzlichen Bestimmungen, es ist also gemeines Recht anzuwenden.

Holland. — Auch hier kann jeder, der sich rechtlich verbinden kann, versichern und versichern lassen. Für fremde Rechnung kann ebenfalls versichert werden, nur muß derjenige, der die Versicherung schließt, Vollmacht haben, oder derjenige, für den sie geschah, zur rechten Zeit, d. h. bevor er von einem Unfall, der das Object der Assecuranz getroffen, Nachricht haben kann, seine Genehmigung zu erkennen geben [15]). Nach dem Niederländischen neueren Rechte muß man dem Commissionair gestatten, die ihm aufgetragene Assecuranz selbst zu übernehmen. Der Commissionair ist dann wie jeder andre Versicherer zu beurtheilen, und wird namentlich so angesehen, als habe er zu den Bedingungen versichert, zu welchen an dem Platze die Assecuranz zu machen gewesen wäre [16]).

Preußen. — Das Preußische Recht spricht das Recht, Versicherungen zu übernehmen, den Maklern, Schiffs-Clarirern und Abrechnern, den Dispacheurs, Taxatoren der Schäden, denen, die Richter in Assecuranzstreitigkeiten sind, den Vorstehern und Bedienten, sowohl der Bank wie der Assecuranzcompagnie, den Officianten bei öffentlichen Cassen, den Zoll- und Accisebedienten ab [17]). Die von solchen Personen übernommene Assecuranz ist ungültig und die

---

13) Code de commerce art. 79.

14) Ordonnance du roi concernant les consulats etc. 3. Mars 1781. (de Martens loix et ordonnances etc. I. p. 179 sq.) tit. 1. art. 20. Wegen der Viceconsuln art. 35. eod.

15) Niederländisches Handelsgesetzb. Buch II. Tit. IX. art. 27.

16) Art. 25. eod.

17) Preuß. Landr. Thl. II. Tit. VIII. §. 1939.

Prämie fällt an den Fiscus. Hat aber der Versicherte die Eigenschaft des Versicherers nicht gewußt, und kann ihm seine Unwissenheit nicht als Culpa angerechnet werden, so haftet ihm derselbe für allen Schaden [18]). Wer für fremde Rechnung versichern lassen will, muß dazu eine Vollmacht haben. Dieser bedürfen jedoch Handlungsfactore, sofern sie für ihren Principal versichern, nicht, und auch die hinzutretende Genehmigung desjenigen, für den eine Assecuranz geschlossen wurde, macht dieselbe gültig [19]). Ja, es gilt sogar für stillschweigende Genehmigung, wenn der Dritte nicht mit der nächsten, oder wenigstens mit der zweiten Post, nach erhaltener Nachricht, gerichtlichen Protest gegen die Assecuranz einlegt [20]). Wer den Auftrag zur Assecuranzbesorgung erhielt, darf dieselbe ohne Genehmigung des Committenten nicht selbst übernehmen. Er kann keinen Ersatz der Prämie fordern, oder muß diese herausgeben, haftet aber doch für die übernommene Gefahr [21]).

Rußland. — Vacat.

Schweden. — Neben der privilegirten Assecuranzcompagnie in Stockholm hat jeder Volljährige, jedoch keine große Compagnie, das Recht zu versichern und sich versichern zu lassen. Ausgenommen sind die Richter und Angestellten in den Assecuranz- und Seezoll-Gerichten, die Directoren und Angestellten der privilegirten Assecuranzcompagnie, Steuer-Einnehmer, Dispacheurs, Makler und Schiffsclarirer. Diese, mit Ausnahme der Makler und Schiffsclarirer, dürfen zwar sich versichern lassen, wenn sie aber als Versichrer auftreten, so ist die Assecuranz ungültig, und sie haben das Doppelte der Prämie zu bezahlen, welche zur Hälfte der Casse des Assecuranzgerichts, zur Hälfte dem Angeber zufällt [22]).

Dännemark. — Die Copenhagener Assecuranzcompagnie fordert von dem Commissionair die Vorlegung der Ordre, und

---

18) §. 1940. 1941. eod.

19) §. 1945 — 1947. 1950. eod.

20) Preuß Landr. II. VIII. §. 1951. coll I. V. §. 97. 98.

21) Preuß. Landr II. VIII. §. 1942.

22) *Sweriges* Rikes Sioelag. försäkrings balk (Abth VI.) cap. 4. Kongl. försäkrings-och hafweri-stadga „Om försäkring" art. 2. §. 1.

es ist in der Police anzuführen, für wessen Ordre versichert werde [23]).

Bremen. — Eben so fordern die Bremer Assecuranzcompagnien, daß der Commissionair die schriftliche Ordre vor dem Schließen der Assecuranz habe [24]).

England. — Auch in England kann sich jeder, In- und Ausländer, versichern lassen. Was die Versicherung feindlichen Eigenthums betrifft, so scheint das Princip lange geschwankt zu haben [25]). Noch 1741 wurde eine Bill, die zu diesem Zwecke ins Parlament gebracht wurde, zurückgenommen. Erst 1748 ging eine Acte durch, welche das Versichern der Feinde untersagte [26]), und welche 1793 dahin extendirt wurde, daß diejenigen, die solche Assecuranzen schlossen, außer der Ungültigkeit des Contractes, mit drei Monaten Gefängniß bestraft werden sollten [27]). Diese Verordnungen sind zwar immer nur für die Zeit des gerade obwaltenden Krieges erlassen, indessen steht es auch unabhängig von denselben jetzt fest, daß die Versicherung eines Feindes illegal, also nicht klagbar ist [28]). Wenn aber ein Handel durch eine Brittische Licenz geschützt ist, so ist auch die darauf geschlossene Versicherung gültig [29]). Auch Versicherer kann jeder seyn. Gesellschaften durften zu diesem Zwecke bis 1824 nicht existiren, da seit dem 24. Juni 1720 zwei große Compagnien, die Royal exchange und die London insurance company mit ausschließlichem Privilegio autorisirt waren [30]) Das wurde so streng

---

23) Khvn Asseurance comp. convention „ved asseurering“ art. 4.
24) Plan der 4. Bremer Assecuranzcomp. 1818. §. 16.
25) *Marshall* l. c. p. 30 sq. *Park* l. c. p. 13 sq. *Weskett* l. c. s. v. enemy.
26) Stat. 21. Geo. II. c. 4.
27) Stat. 33. Geo. III. c. 27.
28) Kellner c. le Mesurier *East* reports IV. p. 396. Gamba c. le Mesurier *ibid.* p. 407. Brandon c. Curling *ibid.* p. 410. M' Connell c. Hector *Bosanquet* et *Puller* reports III. p. 113, Brandon c. Nesbitt Term. reports VI. p. 23. Bristow c. Towers ibid. p. 35. Flindt c. Waters *East* reports XV. p. 260.
29) Unter andern Schröder c. Vaux *East* reports XV. p. 52 Siffken c. Allnut *Maule* et Selwyn reports p. 39.
30) Stat. 6. Geo. I. c. 18.

gehalten, daß nicht einmal zwei Personen zu diesem Zwecke vereinigt seyn durften [31]). Doch wurde dieß so verstanden, daß mehrere zugleich auf einer Police zeichnen konnten, wenn nur klar war, daß jeder für seine gezeichnete Summe allein haftete [32]). Die ganze Vorschrift, die die beiden Compagnien begünstigen sollte, weil diese eine bedeutende Summe an die Regierung bezahlten, ist aber seit dem 24. Juni 1824 Antiquität [33]). Daß rücksichtlich des Versicherers eine ohne Ordre für fremde Rechnung geschlossene Police gültig sey, wenn sie von dem Dritten genehmigt wurde, ist jetzt gleichfalls in England entschieden [34]). Man hält in England den Commissionair, der die Ordre zur Assecuranzbesorgung erhält, verpflichtet, den Auftrag anzunehmen, in den drei Fällen, wenn er 1) hinlängliche Fonds von dem Ordregeber in Händen hat, 2) wenn es unter ihnen gewöhnlich war, daß er dessen Assecuranzen besorgte, und 3) wenn der Auftrag als Bedingung eines Geschäftes gegeben wurde, und er das Geschäft in seinen übrigen Theilen annahm [35]). Der Commissionair ist verpflichtet, die Ordre mit allen möglichen Fleiß auszuführen, und wird durch sein Versehen verantwortlich [36]); doch ist er von Verantwortung frei, wenn er dem Gebrauche des Platzes gemäß versicherte, was namentlich in Beziehung auf eine Assecuranz, die mit der Clausel „frei von particulairer Havarie“ geschlossen war, ausgesprochen ist [37]).

---

31) S. die Entscheidungen bei *Park* l. c. p. 8 und bei *Marshall* l. c. p. 42.

32) Harrison c. Millar Term. reports VII. p. 340. In Lees c. Smith ibid. 338 wurde eine Versicherung für ungültig erklärt, weil die einzelen Versicherer sich verpflichtet hatten, wenn einer von ihnen insolvent würde, für dessen gezeichnete Summen aufzukommen.

33) Stat. 5. George IV. c. 114. sect. 1. conf. Gow on partnership. p. 29. 401. (ed. 3. London 1830.)

34) Stirling c. Vaughan *East* reports XI. p. 619. Routh c. Thompson. ibid. XIII. p. 274. Hagedorn c. Oliverson, Maule et Selwyn rep. II. p. 485.

35) Wallace c. Tellfair term. rep. II. p. 188. Smith c. Lacelles ibid.

36) Glaser c. Cowie, *Maule* et *Selwyn* reports I. p. 52. Wilkinson c. Coverdale, Wallace c. Tellfair *Espinasse* reports 75 sq. Park c. Hammond *Taunt* reports VI. p. 495.

37) Moore c. Morgue *Cowper* reports p. 579.

Nordamerica. — In Nordamerica kann jeder versichern und sich versichern lassen; von welcher Regel nur die Feinde des Landes ausgenommen sind [38]). Versichern zu lassen für fremde Rechnung ist zwar im Ganzen auch hier nur derjenige befugt, der dazu Auftrag erhalten hat; indessen macht Ratihabition die ohne Ordre geschehene Assecuranz gültig auch hinsichtlich des Versicherers [39]). Wer den Auftrag zur Assecuranzbesorgung annimmt, muß ihn mit allem Fleiße, den Gebräuchen des Platzes gemäß, ausrichten, er wird sonst wie ein Versicherer zum Schadenersatze verbunden, hat dann aber auch dessen Einreden [40]).

§. 550. Hamburger Recht.

Nach dem Hamburger Rechte stehet jedem, der sich überhaupt rechtsgültig verbinden kann, auch die Befugniß zu, sich versichern zu lassen und zu versichern [1]). Untersagt ist das Versichern nur den Maklern und dem Dispacheur. Schließen solche Personen Assecuranzen, so werden sie willkührlich gestraft, und die Versicherung ist ungültig [2]). Doch ist den Maklern ausdrücklich gestattet, Actien in Assecuranzcompagnien zu haben [3]). Hamburg zählt eine bedeutende Zahl von Assecuranzcompagnien, die auf Actien errichtet sind. Doch sind sie durchaus als Privatinstitute zu betrachten. Sie sind nicht besonders octroyirt, und haben noch weniger ein ausschließliches Recht. Die erste Idee zur Errichtung einer Assecuranzcompagnie entstand schon 1663, wo nämlich, wie die Stadt eine Convoy zur Geleitung ihrer Schiffe ausrüsten wollte, die Kammer vorschlug, statt dessen

---

38) *Phillipps* treatise on the law of insurance p. 19 sq.

39) United insurance Co. c. Robinson, Abbot c. Broome *Phillipps* l. c. p. 519.

40) Alsop. c. Coit. *Phillipps* l. c. p. 521. Der Commissionair hatte die Assecuranz nicht ausgerichtet. Weil er aber autorisirt war, bei der Versicherung anzuzeigen, daß das Schiff mit Convoy gehen werde, und dieß nicht geschehen war, wurde er freigesprochen, indem der Assecuradeur wegen der nicht erfüllten warranty doch nicht bezahlt hätte.

1) Hamb. Assecuranz- und Haverieordn. 1731. Tit. II. Art. 1.

2) Hamb. A. u. H. O. a. a. O. Art 2.

3) Hamb. Maklerordn. 1825. § 26.

eine Assecuranz=Anstalt zu begründen. Der Senat ging auch wirklich auf die Idee ein, und brachte die Proposition unterm 22. Juli dieses Jahres an die Bürgerschaft. Diese aber ging nicht darauf ein, und so blieb es bei der Convoy. Zur Zeit des allgemeinen Actien=Schwindels, im Jahre 1720, traten darauf mehrere Privatpersonen zur Errichtung einer Assecuranzcompagnie zusammen. Da aber die Assecuranz nur Vorwand war, als Hauptzweck aber der Actienhandel zum Grunde lag, so fand der Senat es zweckmäßig, sich ins Mittel zu legen, diesen Handel gänzlich zu verbieten und für ungültig und nicht klagbar zu erklären, und den Makler, der sich damit befaßte, nicht nur mit Verlust des Maklerrechtes, sondern auch noch mit andrer willkührlicher Strafe zu bedrohen [4]). Daher hatte denn auch dieses Project keinen Fortgang. So ruhte die Sache nun, bis 1765, wo wirklich, unter den Auspicien zweier Männer, die überhaupt um die Hamburger Handlung sich verdient gemacht, Schuback und Luetkens, die erste Assecuranz=Compagnie auf einer soliden Basis errichtet wurde [5]). Seitdem sind viele Compagnien errichtet, namentlich bestand am Schlusse 1802 ihre Zahl in zwölf. Bis zur Einverleibung entstanden dazu 21, und 1807 noch eine Compagnie. Nach der Befreyung sind noch viele Compagnien errichtet. Mehrere derselben sind indessen eingegangen und gegenwärtig zählt Hamburg zwanzig active Assecuranzcompagnien. Die ursprüngliche Norm pflegte die zu seyn, daß man 300 Actien zu 3000 Mark Banco zusammen brachte [6]). Späterhin, besonders in der neuesten Zeit, wurden indessen auch Compagnien mit geringerem Fond errichtet, woher sich denn die, wohl vorkommende Benennung der älteren, „große," oder auch wohl „ganze Compagnien" erklärt. Das Verhältniß dieser Compagnien ist das der Actiensocietät (Bd. I. §. 99.) ohne daß etwas besondres dabei zu erinnern wäre. Die Actionisten bezahlen jedoch nicht den ganzen

---

4) Mandat deshalb 19. Jul. 1720.

5) Darüber im Allgemeinen G. L. W. Grasmeyer geschichtliche Wahrnehmungen, beim See=Assecuranzwesen in Hamburg, seit den letzten 20 Jahren. Hamburg 1824. S. 1 ff.

6) Eine Compagnie besteht selbst statutenmäßig aus einem Fond von 1500000 ℳ Banco, eine andre hat 800000 ℳ.

Betrag, auf welchen die Actie lautet, ein, sondern gewöhnlich nur zweymal 200—300 ℔, was man dann Einschüsse nennt. Nur versteht sich, daß sie bis zu dem Belaufe ihrer Actie einschießen müssen, sobald das Bedürfniß sie fordert; mit der, gewöhnlich durch die Statuten der Compagnien festgesetzten Beschränkung, daß die Actionisten, wenn eine gewisse Anzahl von Einschüssen geleistet ist, darüber abstimmen, ob die Gesellschaft fortbestehen soll oder nicht. Davon abgesehen, sind sie in der Regel auf 10 Jahre errichtet, und liquidiren in anderen 10 Jahren [7]). Nicht selten sind die Compagnien nach Ablauf der statutenmäßigen Frist, pronlongirt, was namentlich mit der ältesten dieser Compagnien der Fall ist, die noch diesen Augenblick besteht. Aus den Actionisten sind Directoren, meistens die angesehensten Kaufleute, gewählt, unter deren Aufsicht der Vorsteher unter dem Namen eines Bevollmächtigten steht. Diesem pflegt es untersagt zu seyn, Geschäfte zu machen, und für eigne Rechnung versichern kann er schon nach der Natur der Sache nicht. Die Statuten der Compagnie, welche zugleich Bedingungen für die Versicherten zu enthalten pflegen [8]), heißen Pläne. Versicherungen für fremde Rechnung kommen in Hamburg täglich vor, es fehlt aber an gesetzlichen Vorschriften darüber. Nur die eine Bestimmung findet sich, daß derjenige, der eine solche Versicherung schließen will, Auftrag dazu haben muß [9]). Diese Verordnung darf aber keineswegs buchstäblich genommen werden, sondern ist allgemeinen Grundsätzen gemäß zu interpretiren, so daß also die zeitige Genehmigung, in dem Maaße, wie dieß oben (§. 548.) ausgeführt ist, die Assecuranz gültig macht. Dieß ist um so mehr anzunehmen, als der Grundsatz des gemeinen Rechts, daß die Genehmigung dem Auftrage gleich gelte, nirgends im Hamburger Rechte aufgehoben ist. Das angeführte Gesetz, welches zur gültigen Assecuranz für andre eine Ordre fordert, nämlich kann um so weniger so angesehen werden, als wolle es diesem Grundsatze derogiren, als seine Stellung einen ganz anderen Zweck deutlich zu erkennen giebt. Es ist nämlich die Absicht des Gesetzes die, die Assecuranz demjenigen zu untersagen, der kein

---

7) Der Verjährungsfrist wegen. —?
8) Eine Ausnahme machen ein Paar Compagnien.
9) Hamb. Assecuranz-Ord. Tit. II. Art. 3.

Interesse (§. 566.) hat, wonach sich der Schluß desselben ganz einfach aufklärt, und sich der wahre Sinn des Artikels dahin ergiebt „ohne Interesse soll Niemand sich versichern lassen können, es müßte denn im Auftrage eines solchen seyn, der ein Interesse hat;“ wobey dann die allgemeinen Grundsätze vom Mandate unverändert bleiben.

Ein Bedenken entsteht dabey speciell für Hamburg. Im Allgemeinen läßt sich nicht behaupten, daß ein Versicherter bey Schließung der Assecuranz anzeigen müsse, ob er für eigne oder fremde Rechnung versichre, da das Hamburgische Recht dieß ausdrücklich seiner Willkühr überläßt [10]). Die Pläne der Hamburger Assecuranzcompagnien enthalten aber in der Regel die Bedingung, daß bey Schließung einer Assecuranz für fremde Rechnung es angezeigt werden müsse, wenn die Ordre nicht von dem Orte des Abganges des Schiffes, meistens auch, wenn sie nicht mit der Post gekommen ist [11]). Daraus nun scheint zu folgen, daß wo diese Bedingung existirt, es auch angezeigt werden müsse, wenn einer für fremde Rechnung ohne Ordre versichern läßt. Es ließe sich sagen, dieser Umstand komme mit den in der Bedingung ausgedrückten ganz in eine Cathegorie, und hat für den Versicherer dieselbe Wichtigkeit wie diese. Der Assecuradeur will, nach der Zeit, die zwischen dem Abgange der Ordre und dem Abschlusse der Assecuranz liegt, beurtheilen, theils ob das versicherte Object wohl schon einer Gefahr ausgesetzt sey, theils, ob, wenn dieß der Fall, oder demselben schon ein Unglück zugestoßen, der versichernde Commissionair von dem einen oder dem anderen Nachricht habe. Es ist demungeachtet zu behaupten, daß es dieser Anzeige nicht bedürfe. Das Gesetz (Nota 10.) stellt es gänzlich in die Willkühr des Versicherten, ob er anzeigen will, er versichere für fremde Rechnung, oder nicht. Die Contractsbedingung nun ist dem Gesetze gemäß zu interpretiren, sie derogirt demselben nur soweit, als

---

10) Hamb. Assecuranzord. Tit. I. Art. 4. Nr. 2. Vergl. auch unten §. 574.

11) Die Bedingung fehlt nur der Assecuranzcompagnie, der fünften Assecuranzcompagnie der 10ten A. C. von 1820, der 9ten Assecuranz-Comp. von 1828, der A. C. von 1815, der A. C. 1826, und dem Versicherungsbunde. Die Lübecker und Bremer Pläne haben sie auch Vergl. Zusätze zu meinen Bemerk. üb. Havariegrosse S. 59. wo auch die Comp. die den letzten Theil der Bedingung nicht haben.

sie eine entgegenstehende Stipulation klar ausspricht. Auch fällt der Grund zur Verpflichtung hier weg. Die indirecte Ordre influirt in dem angegebenen Maaße auf das Risico des Versicherers. Wo keine Ordre ist, da übersieht der Assecuradeur sein Risico, wenn er den Versicherten, was er ja muß, so beurtheilt, als lasse dieser für eigne Rechnung versichern, wenn nur alle übrigen Angaben gehörig gemacht werden, was er ja zu verlangen berechtigt ist. Die Nachrichten, die der Commissionair über den versicherten Gegenstand hat, hat er unabhängig von der Versicherung, also in eben dem Maaße, wie wenn ein Dritter, für dessen Rechnung versichert wird, überall nicht existirt. Hätte aber dieser dritte Nachrichten, die ihn zu einer Anzeige verpflichten, so ist dieß abermals unwichtig. Denn die Genehmigung wirkt auf den Anfang des Geschäftes zurück, und die Unterlassung der Anzeige wirkt eben so, wie wo ausdrückliche Ordre zum Versichern vom Anfange an existirte.

Eine Verpflichtung eines Commissionairs, eine Versicherung für fremde Rechnung zu besorgen, erkennt das Hamburger Recht im Allgemeinen nicht an [12]); wiewohl natürlich auch hier Umstände und Verhältnisse Statt finden können, die eine Verbindlichkeit begründen. Diese sind nach den oben ausgeführten allgemeinen Grundsätzen, die auch hier Anwendung finden, zu beurtheilen. Hat einer aber einmal den Auftrag angenommen, so muß er ihn auch völlig ausführen, da das Hamburger Recht ein Aufgeben eines einmal übernommenen Mandates nur gestattet, wo dafür besondre Gründe angeführt werden können [13]). Auch in Hamburg ist der Commissionair zur Aufwendung des höchsten Fleißes verpflichtet [14]); wie wohl er auch hier für die Solvenz des Versicherers nicht aufkommt, wenn er mit einem solchen contrahirte, der zur Zeit der geschlossenen Asse-

---

12) In einem, im Archiv f. d. Handelsrecht II. 36. ff. erzählten Falle, nahm das Handelsgericht noch eine Verbindlichkeit zur Versicherung an. Das Obergericht dagegen entschied richtiger, daß diese, ohne besondre Verpflichtungsgründe, nicht vorhanden sey.

13) Art. 1. 4. Tit. 12. Thl. II. Stat.

14) Art. 3. Tit. 12. Thl. II. Stat. Vergl. Archiv f. d. Handelsr. I. S. 21. ff.

curanz in gutem Credite stand [15]). Dagegen ist die Behauptung, der Commissionair könne eine beschränkte Versicherung eingehen, wo sie den Gebräuchen des Platzes gemäß ist, für Hamburg nicht richtiger, als sie überhaupt ist. Die Entscheidung aus welcher sie als Resultat gefordert wird [16]), spricht sie nicht aus. Sie war in dem Falle nicht einmal Streitgegenstand; und es sind keine Gründe vorhanden für das Hamburger Recht, Abweichungen von allgemeinen Grundsätzen (§. 548.) anzunehmen.

Im Uebrigen wende man gemeines Recht an.

---

15) Art. 7. eod.

16) Archiv. f. d. Handelsr. I. S. 29.

Dritter Abschnitt.

Von dem Objecte der Versicherung.

§. 551. Gegenstände der Versicherung überhaupt.

Gegenstand der Assecuranz kann im Ganzen alles dasjenige seyn, was einer Gefahr ausgesetzt werden kann, so fern es einen Geldwerth hat; aber auch nur so weit es einer Gefahr ausgesetzt ist. Danach giebt es sehr verschiedene Arten der Assecuranzen. Alle Arten, die sich denken lassen, aufzuzählen, würde unmöglich seyn. Die vorzüglichsten bis jetzt vorkommenden sind.

1) Die Versicherung gegen Feuersgefahr. Diese ist jetzt eben so allgemein, wie die See-Assecuranz.

2) Lebensversicherungen (§. 554.)

3) Versicherungen gegen Hagelschlag. Hier übernimmt der Versichrer die Erstattung des Schadens, der den Früchten auf dem Felde durch Hagelschlag entsteht.

4) Viehversicherungen. Diese fällt häufig mit der See- oder Feuerassecuranz zusammen. Sie kommt aber auch selbständig vor [1]), und überträgt auf den Assecuradeur den Schaden den eine Heerde durch Krankheit, Diebstahl oder Gewalt erleidet. Sie ist gebräuchlich besonders in Zeiten wo man Epidemien unter dem Vieh befürchtet. Sie ist in Italien, namentlich in Toscana, sehr im Gange.

5) Lotterieversicherungen [2]). Der Assecuradeur über-

---

1) S. Magens a. a. O. Cap. 23. und Anhang Nr. 9 (Deutsche Ausg) *Baldasseroni* l. c. tom I. part. III. tit. XI. p. 350. (ed. 2da) Preuß. A. O. 1766 Abschn. IV. Art. 26.

2) Magens a. a. O. Cap. 20. *Baldasseroni* l. c. tit. 12. p. 352.

nimmt die Garantie, daß ein Loos, welches der Versicherte in einer benannten Lotterie spielt, mit einem Gewinn von mindestens der versicherten Summe gezogen werde. Sie ging 1712 von dem bekannten Law aus und wurde gebräuchlich besonders in Holland und England.

6) Versicherung der Conjunctur[3]). Diese Assecuranz, die dahin geht, daß der Assecuradeur das Fallen und Steigen einer Waare versichert, ist im Grunde ein bloßes Spiel, und sollte eben so wenig geduldet werden, wie überhaupt Wettassecuranzen (unten Nr. 10.)

7) Versicherung gegen Wassersnoth[4]), wo der Assecuradeur den Schaden versichert, der durch Ueberschwemmungen, Anschwellen der Flüsse ꝛc. entstehen kann.

8) Versicherung von Waaren während des Transports zu Lande[5]), wo der Versicherer die Gefahren steht, die der Waare während der Fahrt zustoßen können.

9) Flußversicherungen. Diese gehn gegen die Gefahr, denen die Schiffe und Güter, die auf Flüssen transportirt werden, ausgesetzt sind. Wo Gildeschifffahrt oder eine sonstige Vereinigung der Flußschiffer unter sich oder mit der Kaufmannschaft statt findet, da pflegen diese wohl für ein billiges die Assecuranz zu übernehmen und die Prämie auf die Fracht zu schlagen.

10) Wett=Assecuranzen. (§. 552.)

11) Versicherung der Solvenz eines Schuldners. In Frankreich ist es jetzt stark im Werke, eine Assecuranzcompagnie zu errichten, welche die Verlüste steht, die man durch Fallissemente erleidet[6]).

12) See=Assecuranzen. Diese wird in den folgenden §. §. näher analisirt werden.

---

3) Hamb. Assecuranzord. Tit. III. Art. 1. 2. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV Art. 33.

4) Hamb. A. O. a. a. O.

5) *Savary* dictionaire de commerce s. v. assurance *Baldasseroni* l. c. tit. 12. n. 24. sq. Hamb. A. O. Tit. III. Art. 1. Middelb. A. O. Art. 27. Schwed. Art. 15 Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 44.

6) Gazette des tribunaux an V. (1830) No.

§. 552. Von dem Interesse des Versicherten.

a) Im Allgemeinen.

Ehe jedoch die einzelen Gegenstände der See-Assecuranz geprüft werden können, muß die Lehre von dem Interesse erörtert seyn, weil diese von wesentlichem Einflusse darauf ist.

Was versichert werden soll, muß von der Art seyn, daß durch seinen Verlust derjenige, der es versichern lassen will, in Schaden gesetzt wird. Es muß also einen Geldwerth haben, der dem Versicherten entgeht, wenn das Object der Versicherung ihm verloren wird. Die Assecuranz ist der Vertrag, daß der Versicherer den Versicherten gegen einen durch gewisse Gefahren herbeigeführten ganzen oder theilweisen Verlust entschädigen will. Das wahre Wesen des Interesse besteht also darin, daß der versicherte Gegenstand einer gewissen genannten Gefahr ausgesetzt wird, und daß der Versicherte durch einen, durch diese Gefahr herbeygeführten, Untergang desselben in Schaden gesetzt werde.

Daraus ergiebt sich auch, daß die Eintheilung des Interesse in directes und indirectes Interesse durchaus müssig ist. Will man sie aber einmal aufstellen, so darf man, ohne Verwirrung zu veranlassen, auf keinen Fall die unterscheidenden Merkmale darin suchen, daß derjenige, der das ursprüngliche Recht an einer Sache hat, ein directes, der Inhaber eines abgeleiteten Rechtes ein indirectes Interesse habe [1]). Vielmehr darf man, wenn man Eintheilungen machen will, nur nach dem Wesen derselben unterscheiden, und muß sie so aufstellen, daß sich an den Unterschied Rechte knüpfen. Dann kann man directes Interesse nur das des Eigenthümers, indirectes aber das eines jeden anderen nennen, vermöge dessen er berechtigt ist, auf denselben Gegenstand, auch wenn er schon durch den Eigenthümer gültig versichert wäre, versichern zu lassen [2]), so daß also diese Eintheilung des

---

1) Wie Beneke System I. S. 212.

2) Das ist offenbar mit dem Cessionar, den Beneke a. a. O. anführt, nicht der Fall. Wenigstens läßt sich nicht denken daß dieser ein Recht habe, denselben Gegenstand versichern zu lassen, ohne daß die Assecuranz des Cedenten ungültig werde.

Interesse von wesentlichem Einflusse auf das Recht doppelter Versicherungen werden kann.

Ohne ein Interesse in dem angegebenen Sinne nun kann keiner sich versichern lassen. Alle Assecuranzgesetze fordern es, und verbieten namentlich die Wettassecuranzen. Versicherungen ohne legales Interesse sind daher ungültig [3]), und eben daher sind Assecuranzen über den wahren Werth des versicherten Gegenstandes ungültig [4]). In beyden würde der Versicherte nicht bloß einen Verlust von sich abwenden, sondern effective gewinnen, und dieses widerstreitet dem Wesen des Assecuranzcontractes. Aus dem angegebenen Begriffe von Interesse ergeben sich denn auch die näheren Bestimmungen sehr leicht. Jeder der durch den ganzen oder theilweisen Verlust einer Sache Schaden zu befürchten hat, hat eine Interesse in dem Sinne des Assecuranzrechtes und ist befugt sich versichern zu lassen; jedoch natürlich auch nur soweit, als gerade sein Interesse reicht.

Derjenige, der für fremde Rechnung versichern läßt, hat ein Interesse aus der Person des Ordregebers. Es bedarf zu seiner Legitimation daher nur der Ordre oder der Ratihabition. Sobald diese da ist, kommt es nur auf das Interesse des Dritten an, der hier der eigentliche Versicherte ist. Doch giebt es einen Fall, in welchem der Commissionair befugt ist, sich für eigne Rechnung versichern zu lassen. Wenn nämlich ein Commissionair im Auftrage eines Dritten eine Assecuranz besorgte, und dabey ein Versehen beging, welches ihn der Gefahr aussetzt, von seinem Committenten in Anspruch genommen zu werden, wenn dieser wegen des Versehens von dem Assecuradeur keinen Ersatz eines sich etwa ereignenden Schadens erhält, so hat er

---

3) Amsterdam A. O. Art. 15. Rotterdam A. O. Art. 28. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 10. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. Art. 37. Stat. Genuens. lib. IV. cap. XVII. §. „securitates non possunt“ Ord. de *Bilb.* cap. XXII. arg. art. 7. Ord. de *Barc.* 1458. arg. art. 5. legge de *Venezia* 1771. arg. §. 8.

4) Stat. *Genuens* l. c. Ord. de *Barc.* 1484. art. 5. Ord. de *Burg.* art. 2. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 7. Ord. Philipps II. 1563. van Verſekeringe arg. Art. 10. 11. Rotterdam A. O. Art. 31. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 7. 8. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 42. Ordonnance de la marine art. 22. tit. des assurances (III. 6.) Ordn. der Börse von Antwerpen Art. 12.

ein eignes Interesse, und man muß ihn befugt halten, für eigne Rechnung eine zweyte Versicherung zu schließen, in welcher er das in der ersten begangene Versehen verbessert, und Schadloshaltung bezweckt, wenn der erwähnte Fall eintritt.

Die erste und hauptsächlichste Art des Interesse ist das des Eigenthümers. Dies ist dasjenige, was oben unter der Benennung des directen Interesse gemeint wurde. Es kann aber so viele Arten des Interesse geben, als es Rechte und Rechtstitel giebt. So hat derjenige ein versicherbares Interesse, dem eine Sache verpfändet ist, der auf Waaren vorgeschossen hat, und seinen Schuldner nicht für sicher hält, ein Caper kann eine gemachte Prise versichern ꝛc. Alle Fälle, die auf diese Weise vorkommen können, aufzuzählen, ist unmöglich; es wird sich bey jedem leicht von selbst ausfinden lassen, ob ein Interesse zum Grunde liege oder nicht.

Versicherungen ohne Interesse werden mit dem allgemeinen Namen der Wett=Assecuranzen belegt, deren Wesen nach dem bisherigen darin besteht, daß einer eine Versicherung auf ein Object schließt, durch dessen Untergang er nicht in Schaden gesetzt wird. Dahin gehört z. B. der Fall, wenn einer die Ankunft eines, ihm ganz fremden, Schiffes versichert, wenn er auf einen sehr kleinen Werth eine große Assecuranz schließt ꝛc. Wo überhaupt Wetten erlaubt sind, da scheint an sich nichts im Wege zu stehen, auch diese Assecuranzen für erlaubt zu erklären. Nur versteht es sich, daß das Verhältniß von beyden Seiten gleich seyn muß, d. h. daß sowohl der Versicherer als der Versicherte die Absicht haben müssen, zu wetten. Würde der Versicherer in dem Glauben gelassen, er versichere ein wirkliches Intresse, so kann er, der Natur der Sache zufolge, Nachweisung des Interesse des Versicherten fordern. Diese Idee scheint auch der Clausel „mit und ohne Interesse“ oder „ohne Beweis des Interesse,“ die wohl bei Assecuranzen vorgekommen ist, ihren Ursprung gegeben zu haben. Diese Clausel an sich sollte, auch wo sie verboten ist, nie die ganze Versichrung ungültig machen, sondern nur so angesehen werden, als sey sie nicht hinzugefügt; so daß also ungeachtet derselben dem Versicherten der Beweis seines Interesse nicht erlassen werden kann. Wo Wettassecuranzen nicht untersagt sind, da muß natürlich auch das Aufstellen dieser Clausel erlaubt seyn.

Das Wesen des Assecuranzcontractes, welches Sicherung gegen Verlust bezweckt, besonders die Gefahr des Betruges, mancher Orten auch überhaupt die Unzulässigkeit der Klagen aus Spielen und Wetten überhaupt, haben ziemlich allgemein ein Verbot der Wettassecuranzen veranlaßt [5]), und aus dem Gesichtspunkte der Politik des Rechtes läßt sich das Verbot allerdings vertheidigen. Dagegen aber ist die Clausel „mit und ohne Interesse“ anders zu beurtheilen, und durch das Verbot der Wettassecuranzen allein noch nicht als untersagt anzusehen. Vielmehr können auch, wo ein wirkliches Interesse versichert wurde, Gründe vorhanden seyn, die den Versicherten wünschen lassen, einer Discussion über sein Interesse überhoben zu seyn; wo dann die Clausel ihn von dem Beweise des Interesse befreyen soll. Die Fälle, in denen dieß der Fall ist, können sehr oft der Art seyn, daß das versicherte Interesse sich seiner Natur wegen, nicht benennen läßt, wie z. B. da, wo die Legalität desselben in Zweifel gezogen werden kann. Dieß führt dann auf die Untersuchung über diese.

§. 553. Fortsetzung.

b) Legalität des Interesse.

Das Interesse muß nämlich ferner ein legales seyn. Illegal kann es seyn auf zwiefache Weise: Einmal in sofern, als es auf Unternehmungen beruht, die den Gesetzen des Landes entgegen sind, und zweitens in sofern als die Gesetze gerade die Assecuranz gewisser Gegenstände untersagen. Ueber letztere unten.

In der ersten Beziehung kann man im allgemeinen den Satz aufstellen, ein Handel, der in einem Lande nicht gestattet ist, darf auch nicht in demselben versichert werden. Die Assecuranz tritt als Accessorium zu dem Ganzen des Geschäftes hinzu, sie muß daher auch dessen Character annehmen und kann nicht für gültig gehalten werden, wo dieses nicht rechtmäßig ist. Die Rechtspolitik giebt dafür noch einen anderen Grund. Die Assecuranz nämlich befördert gewiß die Geschäfte, indem sie die Leichtigkeit sie zu betreiben erhöht.

---

5) Rotterdam A. O Art. 28 Preuß. Seer. 1727. und Preuß. A. O. 1766 a a. O. O. Stat. Genuens l. c. cap. XVII. und unten §. 565.

Wäre also die Versicherung des gesetzwidrigen Handels gestattet, so würde eben dadurch diesem Handel Vorschub geleistet, besonders wenn sie gerade gegen eine Gefahr gerichtet würde, die aus dem Verbote selbst entsteht.

Es ist jedoch ein Unterschied zu machen. Einem Unterthan des Staates, der einen gewissen Handel untersagt, ist es unbedingt verwehrt, auf diesen Handel zu versichern oder versichern zu lassen. Wie aber ist es, wenn eine Assecuranz geschlossen wird auf einen Handel, der in einem anderen Lande untersagt ist? Es fehlt hier nicht an solchen, die die Behauptung aufstellen, daß der in einem fremden Lande verbotene Handel ebenfalls unversicherbar sey [1]). Allein der Grund, daß, wer in einem Lande handle, sich den Gesetzen dieses Landes unterwerfen müsse, ist unpassend. Der Versicherte ist allerdings in einem illegalen Handel begriffen, der Assecuradeur dagegen hat mit den Gesetzen des Landes, nach welchem jener handelt, nichts zu schaffen. Deshalb sind andre unbedingt der entgegengesetzten Meinung [2]). Indessen dürfte auch dagegen sich manches erinnern lassen. Die Verbote einzeler Zweige des Handels lassen sich nämlich eintheilen in solche, die nur in positiven gesetzlichen Bestimmnngen ihren Grund haben, und in solche, die nach dem natürlichen Rechte schon rechtswidrig sind.

Gegen die ersteren kann im Auslande gültig versichert werden, weil Gesetze nur denjenigen verbinden können, dem sie gehörig bekannt gemacht sind. Die Promulgation der Gesetze geschieht aber den Unterthanen eines Landes; den Fremden dagegen nur, in soweit sie dadurch, daß sie mit ihrer Person oder ihren Gütern dahin kommen, den Gesetzen des Landes unterworfen sind. Daher kann zwar der Kaufmann, der nach einem anderen Lande einen dort verbotenen Handel treibt, sich der Gefahr der Confiscation aussetzen; aber nichts

---

1) *Pothier* des assur. I. s. II. art. 2. n. 58 sq. *Baldasseroni* l. c. Part. III. tit. II. n. 4. p. 263. *Piantanida* giurisprudenza marittima III. p. 268. n. 37. Letzterer widerspricht sich aber schon pag. 272. n. 54. selbst.

2) *Emerigon* l. c. ch. VIII. sect. V. §. 2. I. p. 211. sq. *Valin* l. c. sur l'art. 49. tit. des assurances (III. 6.) I. p. 128. & ibi. consulation *d'Emerigon* p. 129. Beneke System I. S. 34. ff.

verpflichtet die Gerichte eines anderen Landes, den Assecuradeur von einer übernommenen Verbindlichkeit frey zu sprechen, weil sie gegen Gesetze streitet, denen er nicht unterworfen ist.

Diejenigen Verbote dagegen, die das natürliche Recht schon aufstellt, sind allgemein verbindlich. In sofern sie von der Art sind, daß sie allgemein, überall und zu jeder Zeit ihre Anwendung finden können, versteht es sich schon von selbst, daß ihre Anwendung nicht an Localitäten gebunden ist. Aber es giebt Verbote, die nicht aufgestellt werden können, ohne daß gewisse Verhältnisse vorhanden sind, welche ihre Nothwendigkeit begründen. Diese sind dann specieller Natur. Nur der Staat, der sich in den vorausgesetzten Verhältnissen befindet, kann die Verbote aufstellen. In sofern aber gerade in den Verhältnissen dasjenige liegt, was für andre eine naturrechtliche Verbindlichkeit begründet, müssen nicht nur diese sich der Verpflichtung, sich des verbotenen Handels zu enthalten, unterwerfen [3]), sondern darin, daß das natürliche Recht den Handel untersagt, liegt eben die allgemeine, nicht an Localitäten gebundene, Verbindlichkeit für alle, den Handel als illegal zu betrachten, und der Assecuradeur, der diesen Handel versichert, handelt nicht weniger rechtswidrig, wie derjenige, der ihn betreibt.

Wendet man dieß nun auf die beiden Hauptarten des illegalen Handels an, so ergiebt sich:

1) Assecuranzen auf Unternehmungen, die den Aus- und Einfuhrgesetzen eines Landes zuwider laufen, sind illegal, sobald sie in diesem Lande geschlossen wurden [4]). Dagegen ist es nicht untersagt, solche Unternehmungen zu versichern, die den Ein- und Ausfuhrgesetzen eines fremden Landes zuwider sind.

2) Nicht so einfach ist die Sache hinsichtlich des Handels in Kriegszeiten. Zunächst ist es zwar ausgemacht, daß kein Assecuradeur das Eigenthum des Feindes seines Landes versichern dürfe [5]). Doch ist dieses Verbot nur als ein Ausfluß des allgemei-

---

3) Darüber u. a. Burlamaqui droit politique I. ch. 1. §. 7. ch. V. §. 12. *Vattel* droit des gens liv. II. ch. 3. n. 36.

4) S. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 39. Guidon de la mer ch. II. art. 2. und unten §. 566.

5) Guidon de la mer ch. II. art. 5. Ord. de Barcellona 1484. n. 1. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 38.

nen Verbotes, mit dem Feinde zu handeln, anzusehen. Wenn also der Handel zwischen den Krieg führenden überhaupt tolerirt wird, wie dieß die Ordonnanz der Holländer von 1552 vorschreibt, oder wenn durch Licenzen, wie sie schon 1673 in Frankreich [6]) angedeutet, aber erst in der neusten Zeit recht gebräuchlich wurden (Bd. III. Abschn. 10.) oder durch besondre Vergünstigungen, wie in der letzten Zeit die Exemtion der Reichsstädte von dem Inhibitorium des Handels mit dem Reichsfeinde, gewisse Personen oder Gemeinheiten Erlaubniß erhielten, mit dem Feinde zu handeln, so kann es nicht zweifelhaft seyn, daß diesen auch frey stehen muß, Unternehmungen, die sie in diesem Sinne machen, zu versichern.

Eine andre Frage ist die, darf in einem neutralen Lande ein Handel versichert werden, der den Gesetzen eines Krieg führenden Landes entgegen ist? Daß überhaupt Versicherungen gegen Kriegsgefahr statt finden können, und ganz erlaubt seyn, kann keinem Zweifel unterliegen und der Handel der Neutralen mit den Kriegführenden kann überhaupt schon deshalb versichert werden, weil er an sich durchaus erlaubt ist. Es ist an einem anderen Orte ausgeführt, wie weit der Handel der Neutralen Beschränkungen unterliege [7]). Es zerfallen diese Beschränkungen in zweierley Arten:

a) Solche die durch das allgemeine Völkerrecht anerkannt sind. Diese sollte man nicht gestatten zu versichern. Zwar hat der Assecuradeur, indem er eine solche Versicherung schloß, sich den Folgen unterworfen, und ihm würde es schlecht stehen, wollte er seine eigne Handlung als illegal ansehen; allein die Gerichte des neutralen Staats sollten diese Assecuranzen von Amts wegen anulliren. Denn was das allgemein angenommene Völkerrecht verbietet, ist auch dem Neutralen nothwendig untersagt, weil das Verbot aus einem Rechte fließt, das allgemein verbindend ist. Der Handel von dem hier die Rede ist, streitet gegen die Pflichten der Neutralen, und der Staat selbst kann seine Neutralität nicht vollkommen aufrecht erhalten, wenn er zugiebt, daß seine Unterthanen durch Versicherungen einem Handel Vorschub leisten, den zu betreiben sie rechtlich nicht befugt sind. Daher sollten Versicherungen auf Kriegs-Contrebande, (Bd. III. §. 514 ff.)

---

6) Edit du roi 19. Dec. 1673.

7) Bd. III. Abschn. X. §. 512. ff.

auf Unternehmungen nach blockirten Plätzen (§. 522. ebendas.) u. s. w. nicht geduldet werden.

b) Beschränkungen des neutralen Handels, die in dem natürlichen oder angenommenen Völkerrechte nicht anerkannt sind. Dahin gehören die willkührlichen Beschränkungen, die die Krieg führenden Mächte häufig aufstellen, die häufigen Ausdehnungen des Begriffs der Contrebande, die einseitig zum Gesetze gemachten Erfordernisse der Schiffspapiere u. dgl. Auf Unternehmungen, die aus diesem Grunde in dem einen oder dem anderen Lande verboten sind, zu versichern, kann Niemandem verwehret seyn. Hier nimmt das Verbot die Natur eines Local-Statuts an, welches für die Unterthanen andrer Länder nicht verbindlich seyn kann. So wie also der Handel selbst als ein erlaubter erscheint, so kann auch die Versicherung darauf nicht als illegal betrachtet werden.

c) Hat ein Staat sich durch Verträge verbindlich gemacht, sich gewisser Arten des Handels zu enthalten, so kann er auch aus den unter a) aufgestellten Gründen, keine Versicherung auf dieselben zulassen.

Die wenigsten Gesetze gedenken dieser, in der Natur der Sache liegenden Distinction. Sie übergehen die hier aufgeworfene Frage in der Regel ganz, und enthalten dagegen Dispositionen, die implicite das Versichern des Handels in Contrebande, oder gegen die Gesetze des Krieges gestatten [8]).

§. 554. c) Interesse in Beziehung auf die einzelen Gegenstände der See-Assecuranz.

aa) Leben der Menschen.

Der erste und, wenn auch nicht gerade für Assecuranzen, doch im Allgemeinen, wichtigste Gegenstand der Versicherungen ist der auf das Leben und die Freiheit der Menschen. Man hat sich häufig Mühe gegeben, zu demonstriren, daß die Assecuranz auf das Leben

---

8) z. B. Amsterdam A. O. 1744. Art. 40. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 38. Ord. d. Börse von Antwerpen arg. Art. 8. Verboten in Ord. de *Barcellona* 1484. art. 1.

der Menschen illegal sey [1]), und es fehlt selbst nicht an Gesetzen, welche dieselbe gänzlich untersagen [2]). Die Gründe, welche für diese Ansicht aufgestellt werden, sind indessen durchaus unhaltbar. Es soll nämlich diese Art der Assecuranz gegen die guten Sitten verstoßen. Warum aber? Weil sich das Leben des freien Menschen nicht schätzen oder zu Gelde anschlagen lasse. Allein es ist ja nicht das Leben des Menschen welches geschätzt wird, sondern das für jemanden existirende mit dem Leben eines Menschen verbundene pecuniäre Interesse; was nur die Franzosen zu übersehen im Stande waren [3]). Andre halten dafür, diese Versicherung sey ominös, könne zu Verbrechen reizen [4]), und der Guidon (Note 2) führt an, daß sie abgeschafft sey, weil eine Menge von Misbräuchen und Betrügereien daraus entstanden sind. Dieser letztere Grund ließe sich hören, wenn Verbrechen präsumirt werden könnten, und wenn nicht andere Institute, wie Leibrenten, Wittwencassen ꝛc., die denselben Zweck haben, wie Lebensversicherungen und bei denen ganz dieselbe Gefahr eintritt, erlaubt wären. In der That sind auch in anderen Gesetzen die Lebensversicherungen ausdrücklich erlaubt [5]). Man muß nur gehörig unterscheiden.

1) Um zur Versicherung des Lebens eines Menschen befugt zu seyn, wird eben so wohl, wie zu jeder andern Assecuranz, ein in Gelde zu schätzendes Interesse erfordert. Wo also ein solches nicht vorhanden

---

1) *Pothier* traité des assurances n. 27. *Valin* l. c. sur l'art 10 tit. des assurances (III. 6.) p. 54. t. II. Emerigon l. c. I. p. 198. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 496. sq. *Scaccia* de camb. §. 1. qu. 1. *Roccus* l. c. respons. select. resp. 13. *Delvincourt* instit. comm. II. p. 345. *Locré* esprit. du c. de c. p. 75. *Laporte* sur l'art. 334. du c. d. c.

2) Guidon de la mer ch. XVI. art. 5. Ordonnance de la marine art. 10. h. t. (III. 6.) Middelburg A. O. Art. 2. Coutumier *d'Amsterdam* art. 24. Ordenanzas de *Bilbao* cap. XXII. art. 12. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 10. Ord. Philipp II. 1570. Art. 32.

3) Der einzige, der vernünftiger ist, ist *Pardessus* cours de dr. comm. II. p. 303. Superklug *Boucher* istit du dr. marit n. 1389.

4) S. noch Grivell decis. dec. 57.

5) S. schon Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 24. legge di Venezia 1771. art. 9. und unten §. 565.

ist, da nimmt diese Assecuranz die Natur einer Wettassecuranz an, und ist erlaubt, wo Wettassecuranzenes sind, und verboten, wo diese untersagt sind. Von dieser Art ist auch die Assecuranz, die früher vorkam, und deren die Statuten von Genua erwähnen [6]), wo ansehnliche Summen auf das Leben der Päbste, Kaiser, Könige und andrer hohen Häupter versichert wurden. Diese, so wie Assecuranzen auf den Ausgang der Schlachten, einen bevorstehenden Krieg ꝛc. sind nichts wie Wetten, zu denen die Assecuranz nur die Form hergiebt. Sie sind daher in jedem Lande, was ihre Gültigkeit betrifft, durchaus nach demjenigen zu beurtheilen, was von Wetten gilt.

2) Die heutige Lebensversicherung dagegen ist von ganz andrer Art. Sie kommt theils als selbständige Versicherung, theils als eine Seeassecuranz vor, deren Gegenstand dann das Leben eines zur See reisenden Menschen ist. Aber es fällt bei beiden keinem ein, das Leben des Menschen, als solches schätzen zu wollen. Vielmehr ist der Zweck dieser Versicherungen kein andrer als der, sich gegen einen pecuniairen Verlust, den man durch den Tod einer Person erleidet, zu versichern. Es ist also ein reines pecuniaires Interesse, welches versichert wird, und welches da, wo Wettassecuranzen untersagt sind, auch als Bedingung ihrer Gültigkeit gefordert werden muß. Diese Versicherungen können, eben so wie die Theilnahme an Wittwen-Cassen, Versorgungs-Tontinen ꝛc. von dem höchsten Nutzen seyn.

Dieser Nutzen, und zugleich worin das versicherbare Interesse bestehe, zeigt sich, wenn man einige der Fälle aufzählt, in denen sie Statt finden kann. Ein Beamter, der ein angemessenes Gehalt genießt, wünscht seiner Familie nach seinem Tode ein Einkommen zu sichern. Ein Schuldner, der, wenn er am Leben bleibt, seinen Gläubiger befriedigen kann, will diesem seine Bezahlung sichern, für den Fall daß er versterben sollte. Ein Geschäftsmann, der kein Vermögen besitzt, wünscht seinen Kindern die Mittel zu ihrer Existenz nach seinem Tode zu sichern. Ein alter Diener genießt von seinem Herrn eine jährliche Pension, die er durch dessen Tod zu verlieren fürchtet. Alle diese Fälle können unabhängig und für sich existiren, sie können aber auch so vorkommen, daß die Gefahr mit den Seegefahren zu-

---

6) Stat. *Genuens.* lib. IV. cap. XVII. §. „sine licentia.“

sammenfällt, weil die Person, auf deren Leben versichert wird, eine Seereise macht. Daher kann diese Assecuranz so vorkommen, daß sie überhaupt auf das Leben eines Menschen geschieht, sie kann so geschlossen werden, daß eine gewisse Zeitdauer, die er erleben muß, garantirt wird, sie kann endlich bei der Versicherung gegen Seegefahr für die glückliche Vollendung der Reise geschlossen werden.

Das Interesse kann hier in einer Beziehung Schwierigkeiten machen, deren ich nirgends Erwähnung finde. Es gehört nämlich nach dem bisherigen dazu, daß für den Versicherten die Gefahr vorhanden sey, einen in Gelde zu schätzenden Verlust durch den Tod der Person, auf deren Leben die Assecuranz geschlossen wird, zu erleiden. Der strengsten Consequenz nach würde dieß Interesse nur dann vorhanden seyn, wenn es ganz ausgemacht wäre, daß man dasjenige, was man zu verlieren fürchtet, erlangen würde, wenn die Person am Leben bliebe. In manchen Fällen ist dieß klar, in anderen aber nicht. So würde, um ein Beispiel anzuführen, wo ein Gläubiger auf das Leben seines Schuldners versichern läßt, die Frage entstehen können, ob dieser denn nun, wenn er länger gelebt hätte, im Stande gewesen wäre, seine Schuld abzutragen, und es scheint, daß wo dieß nicht der Fall war, die Assecuranz in eine Versicherung ohne Interesse übergehen würde. Wäre dieses, so müßte die Assecuranz überall, wo der Fall einträte, als ungültig aufgehoben werden; was in dem angeführten Beispiele besonders dann der Fall seyn müßte, wenn der Schuldner vor seinem Tode insolvent würde. Allerdings müßte man der Strenge nach so raisonniren, indessen wird man wohl nirgends eine dahin gehende Vorschrift finden. Vielmehr enthalten die mehrsten Verordnungen implicite das Princip, daß bei dem Tode der Person, auf deren Leben versichert war, die versicherte Summe zu bezahlen sey, und fordern nur das allgemeinere Interesse. Auch geht in dem angeführten Falle die Versicherung keineswegs in eine Wettassecuranz über, indem, wenn die Gesetze oder die Statuten der Versicherungsgesellschaft diese Rücksicht nicht vorschreiben, sich sehr wohl sagen läßt, es concurrire mit der Assecuranz eine Art von Bürgschaft. Deshalb ist die Assecuranz dadurch nicht ungültig.

Uebrigens kann diese Versicherung noch auf zweierlei Arten geschehen, ohne das hinsichtlich des Interesse ein Unterschied entsteht:

a) Derjenige, der das Interesse an dem Leben eines anderen hat, kann auf dieses bis zu dem Belaufe seines Interesse versichern lassen, also z. B. der Gläubiger das Leben seines Schuldners.

b) Derjenige, an dessen Leben ein andrer ein Interesse hat, kann sein eignes Leben zu Gunsten dieses andern versichern lassen, also z. B. der Schuldner sein eignes Leben. In diesem Falle muß dann die Police auf denjenigen, zu dessen Gunsten die Versicherung geschah, übertragen werden, wenn sie ihm nicht etwa durch Erbrecht von selbst zufällt.

§. 555. Fortsetzung.

bb) Freiheit der Menschen.

Nicht minder unschätzbar, als das Leben, ist im Grunde die Freiheit der Menschen. Demungeachtet haben selbst die Franzosen eingesehen, daß hier nicht die Freiheit, sondern der in Geld anzuschlagende Werth derselben, für den Versicherten der Gegenstand des Contractes ist. Es läßt sich auch hier denken, daß das Interesse gerade dasjenige ist, welches der Versicherte an der Freiheit einer Person hat, wie z. B. wo eine Familie die Freiheit ihres Versorgers versichert. Die hauptsächlichste Art aber ist diejenige, wo eine gewisse Summe versichert wird, um eine Person, falls dieselbe in Gefangenschaft gerathen sollte, loszukaufen. Schon die Römer, bei denen das Gerathen in die Gefangenschaft des Feindes eine capitis de minutio mit sich führte, begünstigten die Loskaufung der Gefangenen auf vielfältige Weise. So war der Vertrag gültig, wenn ein Minderjähriger seinen Vater loskaufte [1]), eine Bestimmung, die in neueren Particulargesetzen wiederholt ist [2]). So durfte die Frau frei über ihre dos disponiren, um ihren Vater oder Bruder aus der Gefangenschaft zu befreien [3]), andrer erbrechtlicher Dispositionen zu geschweigen.

---

1) L. 26 §. 1. de jure dot. (23. 3.) L. 20. soluto matrimon (24. 3.) L. 9. de cond. inst. (28. 7.)

2) Ord de la marine art. 14. h. t. (III. 6.)

3) L. 73 §. 1. de jure dot (23. 3.) L. 20. solut. matrimon (24 3.) Des Ehemannes geschieht keiner Erwähnung, weil die Frau durch die Gefangennehmung ihres Mannes schon die Dispo-

Bei unsrer Art, Krieg zu führen, ist weniger von einem Loskaufen, als von einem Auswechseln der Gefangenen die Rede. Die Versicherung der Freiheit kommt daher jetzt hauptsächlich so vor, daß sie gegen die Gefahr, von den Barbaresken gefangen genommen zu werden, gerichtet ist. Es scheint ursprünglich sehr gewöhnlich gewesen zu seyn, daß bei Reisen ins Mittelländische Meer der Schiffer mit seinen Rhedern oder Befrachtern über seine und seiner Leute Loskaufung, aus der Gewalt der Barbaresken, falls sie in dieselbe gerathen sollten, einen Vertrag schloß [4]). Jetzt ist es häufig, sich die erforderliche Summe durch Versicherungen zu verschaffen. Die Zulässigkeit dieser Assecuranz kann wohl nicht bezweifelt werden, und ist auch in der That allgemein anerkannt [5]).

Bei der ersteren Art, die Freiheit zu versichern, läßt sich das Interesse gerade so betrachten, wie bei der Lebensversicherung. Der Werth, den die Freiheit eines Menschen für dritte Personen, also z. B. für Gläubiger, für seine Familie haben kann, ist das versicherbare Interesse.

Wo dagegen die Versicherung auf eine Lösung aus der Gefangenschaft geht, da besteht das Interesse in der Summe, welche als Preis der Lösung bezahlt werden muß. Ist daher dieser geringer, als die versicherte Summe, so ist der Assecuradeur nur verbunden jenen zu bezahlen. Wäre keine Summe für das Lösegeld in dem Assecuranzvertrage stipulirt, wie dieß z. B. da seyn kann, wo die allgemeine Police auf das Schiff schon die Versicherung gegen Türkengefahr enthält, so ist der Assecuradeur verpflichtet, bis zu der Summe, bis zu der er überhaupt gezeichnet hat, zu dem Lösegelde beizutragen, in sofern diese nicht etwa theilweise auch zur Bezahlung

---

sition über die dos erhielt. L. 1. de divort. L. 52. solut matrim. L. 12. L. 14. de captivis (49. 15.) Vergl. auch Code Napol. art. 1558 u. ord. de la marine art. 12. h. t. (III. 6.)

4) S. Guidon de la mer ch. XVI. art. 2. cf. Consolato del mare cap. 179.

5) Guidon de la mer ch. XVI. art. 3. 4. ord. de la marine art. 9. 11. h. t. (III. 6.) Rotterdam. A. O. Art. 26. Amsterdam. A. O. Art. 14. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 25, und unten §. 565.

anderen Schadens hergegeben werden muß, wo er dann zu dem Lösegeld pro rata beitragen muß.

Befreit sich der Gefangene durch die Flucht, durch List, oder wird den Barbaresken das genommene Schiff nebst den Gefangenen wieder abgenommen, so fällt jede Verbindlichkeit des Assecuradeurs weg, und es ist falsch, wenn einige in diesen Fällen, so wie in demjenigen, da der Gefangene vor der Auslösung stirbt, den Grundsatz aufstellen, daß der Assecuradeur die versicherte Summe bezahlen müsse, weil der Fall der Gefangennehmung einmal existirt habe [6]). Dann wäre ja nicht das pecuniäre Interesse, sondern die Freiheit selbst auf einen Geldwerth geschätzt. Die Freiheit ist nicht taxirbar, und nur dasjenige kann als Interesse des Versicherten in Anschlag kommen, was ihm die Wiedererlangung der Freiheit in Gelde zu stehen kommt.

Falsch ist es auch, wenn man in dem Falle, wo eine Loskaufung, aus den angeführten oder aus anderen Gründen nicht möglich ist, oder wo sie für eine geringere Summe geschieht, für den Rest den Assecuradeur zur Ristornirung der Prämie verpflichten will [7]). Die Prämie wird nicht für den Ersatz eines Schadens, sondern für die Uebernahme eines Risico bezahlt.

Eine lächerliche Behauptung ist vollends die, daß der Assecuradeur, der auf die Freiheit eines Menschen schlechtweg (etwa gegen eine Aversionalsumme), ohne Bestimmung einer Summe gezeichnet hatte, nur eine angemessene Summe zu bezahlen habe, wenn die Auslösung nur zu einer exorbitanten Summe geschehen konnte [8]). Hat ein Assecuradeur schlechtweg die Freiheit eines Menschen versichert, so ist er contractlich verpflichtet, sie ihm zu verschaffen, und es ist gleichgültig, welchen Preis ihm dies zu stehen kommt.

Daß man den Losgekauften für die Rückreise abermals gegen die Gefahr der Gefangennehmung versichern lassen könne, liegt in

---

6) *Pothier* l. c. n. 174. *Targa* l. c. p. 230. *Emerigon* l. c. p. 201. Es ist ein Beispiel Französischer Consequenz, wenn gerade diejenigen diese Behauptung aufstellen, die Lebensversicherungen unbedingt verwerfen.

7) S. Darüber *Emerigon* l. c. p. 201. Amsterdam A. O. Art. 14.

8) S. *Pothier* l. c. n. 175. f. aber schon *Emerigon* l. c. p. 202.

der Natur der Sache. Aber merkwürdig ist eine Bestimmung des älteren Französischen Rechts, nach der derjenige, der einen anderen loskaufte, die für die Loskaufung bezahlte Summe so versichern lassen könne, daß der Assecuradeur sie bezahlen muß, wenn der Losgekaufte auf seiner Rückreise eines anderen als natürlichen Todes stirbt [9]). Dieß ist keinesweges eine Lebensversicherung [10]), sondern die Meinung ist offenbar die: stirbt der Losgekaufte eines natürlichen Todes, so theilt er das allgemeine Loos der Menschen, er ist wenigstens in den Besitz der Freiheit gelangt. Stirbt er aber in Folge der Gefahren der Schifffahrt, so ist er nicht zu dem beabsichtigten Genuß der Freiheit gelangt, und der Dritte hat ein wesentliches Interesse, die bezahlte Summe nicht bezahlt zu haben, er versichert also nur, um gegen die Gefahr sich sicher zu stellen, eine Summe vergebens bezahlt zu haben. Denn die Freiheit des Losgekauften war sein Zweck, ertrinkt dieser oder kommt er sonst gewaltsam um ꝛc. so war es gleichgültig, ob er frei wurde oder nicht, und die wieder erlangte Freiheit hatte keinen Werth. Der nicht natürliche Tod ist dazu Folge der Reise, also einer Seegefahr, wogegen der natürliche Tod ohne eine solche auch eingetreten wäre.

§. 556. Fortsetzung. cc) Schiffe.

Von den Gegenständen des Eigenthums, welche versichert werden können, sind zuerst Schiffe zu nennen. Nicht nur das ganze Schiff kann versichert werden, sondern auch Schiffsparten. Zur Versicherung des ganzen Schiffes ist deshalb auch, an sich, der dirigirende Rheder nicht berechtigt, weil ja jeder Miteigner im Stande ist, für seine eigne Sicherheit zu sorgen. Allein dieß gilt, dem Versicherer gegenüber, nur in sofern, als die Miteigner die Versicherung ihres Antheiles nicht genehmigen würden, dem Assecuradeur gegenüber ist der dirigirende Rheder, als Factor der übrigen, wohl befugt, das ganze Schiff zu versichern. Zu dem Schiffe gehört auch für das Assecuranzrecht aller Zubehör desselben, also Segel, Taue, Anker u. s. w. Da es stillschweigende Bedingung der Versicherung eines Schiffes ist,

---

9) Ord. de la marine art. 11. h. t. (III. 6.)

10) Wie *Valin* sur l'art. cité l. c. p. 55. meint. Freilich die Ordonnanz giebt keine Gründe an, und so gab es nichts breitzutreten.

daß es seetüchtig sey (§. 615), so ist die Behauptung, daß nur der Werth versichert werden könne, den das Schiff nach Abzug der gewöhnlichen Abnutzung habe [1]), falsch. Das Alter eines Schiffes kann bei Bestimmung des versicherbaren Werthes sehr in Anschlag kommen; aber die Abnutzung, die das Schiff durch die Fahrt selbst leidet (Slitage), die noch obendrein so verschieden ist, je nachdem die Reise kürzere oder längere Zeit dauert, also gar nicht taxirt werden kann, muß nicht von dem Werthe, der zu versichern ist, abgezogen werden. Für die Herstellung eines richtigen Verhältnisses muß zu Gunsten des Assecuradeurs auf andre Weise gesorgt werden, und es ist auch in der That in den mehrsten Gesetzen dafür gesorgt, theils dadurch, daß sie ihn berechtigen, bei der Bezahlung der Schäden, einen Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu zu machen, theils dadurch, daß sie ihn zur Bezahlung von Schäden erst verpflichten, wenn diese eine gewisse Größe erreichen (§. 617).

Dagegen sollte es nicht gestattet werden, daß bei der Versicherung eines Schiffes auf dessen Werth, die Ausrüstungskosten aufgeschlagen werden [2]); was gleichwohl selbst gesetzlich gestattet ist [3]). Diese sind, selbst bei gänzlichem Untergange des Schiffes nicht verloren, da sie in der Fracht, die das Schiff macht, enthalten sind, und diese versichert werden kann; und sind, wenn das Schiff behalten bleibt, doch verloren.

Die Rücksicht darauf, daß ein Schiff auf jeder Reise einige Abnutzung leide, hat übrigens nicht alle Wirkung verfehlt. Wenigstens scheint sie, vielleicht in Verbindung mit der Idee, daß dadurch leichter Betrug verhütet würde, die Veranlassung gewesen zu seyn, daß nach manchen Gesetzen nicht der ganze Werth des Schiffes versichert werden darf, sondern der Eigner auf jeden Fall einen Theil

---

1) Beneke System S. 468. Dessen principles p. 46. 48. Vergl. Rotterdam A. O. Art. 27.

2) So wollen unter andern *Emerigon* l. c. p. 277. *Valin* l. c. II. 53. *Phillipps* l. c. p. 321. *Weskett* l. c. s. v. interest. n. 9. *Stevens* on average part. II. art. 2.

3) Guidon de la mer ch. XV. art. 3. Ord. de la marine art. 8. tit. des assurances (III. 6). Amsterdam A. O. Art. 7. Middelb. A. O. Art. 4. Legge di Venezia 1771. art. 11. Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 9. Ord. de *Burgos* arg. art. 17. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 27. Verboten in Rotterdam A. O. Art 27. Ordnung der Börse von Antwerpen Art. 8.

des Risico selbst tragen soll [4]). Doch sind auch schon viele der älteren Gesetze davon abgegangen, und gestatten die Versicherung des vollen Werthes [5]).

Eine merkwürdige Beschränkung der Versicherung des Schiffes findet sich noch, für die sich schwer ein Grund auffinden läßt. In der Ordonnanz 1563 schreibt nämlich Philipp II. vor, daß ein Schiff an sich nicht über die Hälfte seines Werthes unter Aufschlag der Ausrüstungskosten solle versichert werden dürfen, wenn dasselbe in Ballast oder nicht wenigstens zur Hälfte beladen segelt, daß es aber ganz, jedoch ohne die Ausrüstungskosten, versichert werden dürfe, wenn es mehr als halb beladen ist [6]). Noch grundloser ist der Unterschied, den ein Gesetz von Barcellona zwischen Einheimischen und Fremden macht, deren erstere nur ein Achtel, letztere aber ein Viertel des Risico selbst tragen müssen [7]).

---

4) Die Hälfte nach Middelb. A. O. Art. 4; $\frac{1}{3}$ Coutamier d'Amsterdam art. 10; $\frac{1}{5}$ Ord. de *Bilbao* l. c. art. 9; $\frac{1}{3}$ Recopilacion l. c. ley 5; $\frac{1}{2}$ nach Ord. Philipps II. 1570. Art. 20; $\frac{1}{10}$ Ord. de la marine art. 19; Einheimische $\frac{1}{8}$, Fremde $\frac{1}{4}$, nach Ord. de *Barcellona* l. c. art. 1; $\frac{1}{3}$ legge di Venezia 1771 art. 11; $\frac{1}{8}$ Rotterdam A. O. Art. 31.

5) Amsterdam A. O. 1744. Art. 7. Ordn. d. Börse von Antwerpen Art. 8 (jedoch bedingungsweise, vergl. Note 6). Guidon de la mer ch. XV. art. 1. 3. Ord. de la marine art. 1. 8. tit. des assurances (III. 6). Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 27.

6) Ord. Philipps II. 1563. Tit. van Verfekeringe Art. 8. Ich folge dem Holländ. Texte, wie er sich in Boek der Zeerechten S. 84 bei Magens S. 418, und danach Italienisch bei *Baldasseroni* V. p. 135, abgedruckt findet. *Cleirac* Us et cout. p. 299 und bibliotheca di gius nautico I. p. 188, die diesen Titel unter dem Namen der Ordnung für die Börse von Antwerpen haben abdrucken lassen, haben den Text so, daß ein in Ballast oder unter der Hälfte beladen gehendes Schiff, überall nicht versichert werden dürfe. Erstere sind offenbar richtig; ihre Bestimmuug stimmt theils mehr mit der Natur der Sache überein und wird theils bestätigt durch die Verordnung von 1570 Art. 20, die überhaupt nur die Versicherung des halben Schiffes gestattet. Bei Verwer, der diesen Titel überhaupt nur fragmentarisch giebt, fehlt der Art. 8.

7) Ord. de *Barcellona* 1484. art. 1. Diese ziehen von dem versicherbaren Werthe des Schiffes außerdem auch auf Bodmerei genommene Gelder ab.

Uebrigens ist nicht nur derjenige, der Eigner des Schiffes oder eines Schiffspartes ist, zur Versicherung desselben berechtigt, sondern auch derjenige, dem es verpfändet worden, hat bis zu dem Belaufe seiner Forderung ein versicherbares Interesse. Derjenige dagegen, der es verpfändet, kann zwar sein ganzes Schiff versichern lassen, die Summe, die ihm darauf vorgeschossen ist, jedoch nicht. Auch sollte die Versicherung des Werthes des Schiffes, welches mit Bodmerei beschwert ist, nur nach Abzug der Bodmerei-Summe geschehen [8]), weil der Eigner, der im Falle eines Verlustes des Schiffes von der Bezahlung der Bodmerei frei ist, nun um soviel weniger Interesse in dem Schiffe hat, also bei einer Versicherung des vollen Werthes gewinnen würde.

§. 557. Fortsetzung. dd) Frachten.

Die Idee, daß Schiffer, wenn sie völlig versichert wären, bei einem Verunglücken ihres Schiffes nichts zu verlieren haben und deshalb weniger Fleiß auf die Erhaltung desselben wenden würden, hat hin und wieder ein Verbot, Frachten zu versichern, veranlaßt, und zwar entweder überhaupt [1]), oder so, daß ein Unterschied zwischen verdienter und zu verdienender Fracht (frêt acquis und frêt à gagner) gemacht, und die Versicherung der ersteren erlaubt, die der letzteren untersagt ist [2]). Was unter verdienter Fracht zu verstehen sey, ist lange unter den Franzosen streitig gewesen [3]).

---

8) S. die ord. de la Barcellona l. c. Ord. de marine art. 16 des assur. (III. 6.) Amsterdam A. O. Art. 21. Recopilacion l. c. ley 5. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 17. Preuß. Seer. 1727 Cap. VI. Art. 12. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 31, und s. unten §. 565.

1) Ordenanzas de *Burgos* 1537 art. 4. Recopilacion l. c. ley. 5. Middelb. A. O. Art. 4. Ordn. Philipps II. 1570. Art. 20. Coutumier d'Amsterdam art. 10. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 10. Guidon de la mer ch. XV. art. 1.

2) Ord. de la marine art. 15. h. t. (III. 6.) Declaration du roi de france 17. Août 1779 conc. les assurances art. 6. (in de Martens loix et ordonnances I. p. 171) ordenanzas de *Bilbao* cap. XXII. art. 11.

3) S. darüber *Pothier* l. c. n. 36 et ibi *Estrangin* in annot. *Valin* ad h. art. II. p. 58 sq. *Emerigon* l. c. I. p. 225. *Pardessus* l. c. III. p. 248. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 485 sq.

Nach der Stellung, die dieses Verbot in dem code de commerce erhalten hat [4]), scheint man indessen keineswegs angenommen zu haben, daß der Befrachter durch die Declaration von 1799 habe berechtigt werden sollen, die Fracht zu versichern, die er auf jeden Fall, auch wenn die Güter verloren wurden, nach den Bedingungen des Frachtcontractes bezahlen müßte, sondern mit Emerigon unter dem „frêt acquis“ den Theil der Fracht verstanden zu haben, der, wo ein Schiffer alternative nach mehreren Häfen befrachtet, aber in dem ersten Hafen nicht entlöscht, sondern nach dem zweiten segelt, zu bezahlen gewesen wäre, wenn er seine Ladung in dem ersten Hafen abgeliefert hätte [5]). Es scheint dabei zum Theil die Idee zum Grunde gelegen zu haben, daß nur dasjenige, was schon wirklich existire, solle versichert werden dürfen, nicht aber etwas ungewisses.

Die Verordnung ist aber in jeder Beziehung falsch. Die Besorgniß, der Schiffer, der seine Fracht versichern lasse, werde sich weniger bemühen, die Ladung zu retten, darf gar nicht in Betracht kommen. Selbst angenommen, diese Rücksicht könnte den einen oder anderen Schiffer zur Versäumung seiner Pflicht verleiten, so liegt doch in dem Verbote, die Fracht zu versichern, eine Ungerechtigkeit gegen alle anderen Schiffer und Rheder, deren Zweck ja gerade

---

4) Code de comm. art. 347. „Le contract d'assurance est nul, s'il a pour object le fret des marchandises existantes au bord du navire.“ Der Entwurf hatte in Art. 262 noch das Verbot fret a faire zu versichern, wie die Ordonnanz, und die Erläuterung der Declaration von 1779 übergangen.

5) *Emerigon* l. c. p. 226 sq. Die Erläuterung, die Emerigon von einem Marseiller Kaufmanne über den Sinn des fret acquis erhielt, ging dahin: Ein Schiff sey für 40,000 Franken von Martinique nach dem ersten Hafen in Europa befrachtet, mit der Bedingung daß die Fracht verhältnißmäßig erhöht werden solle, wenn es nach Marseille geht. In Cadix angekommen durfte der Schiffer 40,000 Fr. fordern; er geht aber nach Marseille, um dort die Güter abzuliefern und die höhere Fracht zu erhalten. Von dieser Fracht waren unn die 40,000 Fr., die dem Schiffer zu Gute gekommen wären, wenn er in Cadix gelöscht hätte, nicht mehr fret a faire, sondern schon verdiente Fracht. Die Erhöhung von Cadix nach Marseille dagegen ist noch zu verdienende Fracht.

Frachterwerb ist, und die um ihren Erwerb kommen würden, wenn sie sich nicht durch Versicherungen gegen den Verlust schützen könnten. Die Ungewißheit der Existenz der Fracht ist gänzlich falsch. Die Fracht existirt eben so gewiß wie die Ladung, welche sie trägt, und ist nur derselben Gefahr ausgesetzt wie diese. — Aber auch die Handelspolitik lehnt sich gegen das Verbot auf. Man soll die Rhederei aufmuntern. Kann ein Rheder seinen Erwerb nicht versichern, so schrecken ihn ein Paar Verlüste ab; die Zahl der Schiffe vermindert sich bald, die Frachtfahrt fällt entweder in die Hände anderer Völker, oder —, angenommen, ein solches Gebot existirte allgemein oder andre Gründe schlössen die Concurrenz aus —, die Frachten würden im Preise steigen; wodurch der Nutzen des Kaufmannes an den Waaren geschmälert würde.

Die Fracht kann Brutto, d. h. für ihren vollen Belauf versichert werden. Die Kosten der Ausrüstung sind nicht abzuziehen, weil sie schon vorausgezahlt sind, und weil, im Falle eines Unterganges des Schiffes, dem Rheder nicht der Frachtverdienst sondern das ganze Brutto-Capital der Fracht verloren geht. Dagegen vermindert sich das Interesse des Rheders hier um soviel, als dasjenige beträgt, was er in dem Falle einer glücklichen Reise aus der Fracht hätte bezahlen müssen. Dahin gehört Volkshauer, Hafenungelder, Lootsgelder ꝛc. Soll also die Versicherung durchaus richtig seyn, so müßten diese Unkosten von dem Brutto-Betrage abgezogen und nur das Residuum versichert werden dürfen, weil sonst der Rheder, der sich bei einem totalen Schaden besser stände, wie bei glücklicher Ankunft des Schiffes, nicht gegen Schaden gesichert würde, sondern gewönne. Freilich müßte dann der Versicherte durch eine besondre Versicherung oder wenigstens durch eine Bedingung dafür sorgen können, daß er nicht in besonderen Fällen in Schaden geriethe. Von der Volkshauer namentlich ist dasjenige mit zu versichern, was das Schiffsvolk auf die Hand erhielt. Wo es gestattet ist (§. 556) die Ausrüstungskosten mit dem Schiffe zu versichern, da sollte überhaupt nur die Netto-Fracht versichert werden dürfen, weil in diesem Falle bei einer Versicherung der Brutto-Fracht dasselbe Object zweimal versichert wäre, oder wenigstens in sofern, als sie in der Fracht enthalten sind, und mit dieser ersetzt werden, die mit dem Schiffe versicherten Ausrüstungskosten keine Gefahr laufen können.

Auch hier würde der Versicherte, der im Falle einer glücklichen Reise, nur in der Fracht Ersatz für die Kosten der Ausrhedung erhielte, bei einem Unglücke gewinnen, wenn er den Brutto=Betrag der Fracht versichern ließe.

Auf dieselbe Weise, wie Frachten überhaupt, läßt sich auch Fautfracht (Bd. III. §. 428) versichern. Wenn nämlich ein Befrachter dem Schiffe nicht die volle Ladung schafft, so ist er von der Bezahlung der Fautfracht doch befreit, wenn das Schiff auf der Reise bleiben würde, weil es ja in diesem Falle auch für die wirklich verschiffte Ladung keine Fracht erhielt. Gegen einen Verlust dieser Art nun läßt sich eben sowohl eine Assecuranz schließen, wie gegen den Verlust der Fracht für wirklich verschiffte Güter. Eben so kann der Befrachter, der ein Schiff aftervermiethet, den Gewinn, den er an der Fracht machen würde, wenn die Reise eine glückliche ist, versichern lassen, selbst wo imaginairer Gewinn nicht versicherbar ist (§. 559).

§. 558. Fortsetzung. ee) Waaren.

Ueber die Versicherung der Waaren sind die Meinungen sehr verschieden. Nicht als ob an der Zulässigkeit der Versicherung derselben gezweifelt würde, sondern nur hinsichtlich der Frage, wie sie versichert werden können. Einige [1]) deduciren aus dem Römischen Rechte [2]), daß es auf den Werth der Waare am Bestimmungsorte ankomme, sobald deren glückliche Ankunft versichert ist. Allein ganz abgesehen davon, daß die Natur der condictio triticiaria, als von welcher das Gesetz redet, uns nicht einmal bekannt ist [3]), geht doch schon soviel aus dem angeführten Gesetze hervor, daß darin von der Schätzung einer an einem bestimmten Orte zu liefernden Sache, die nicht geliefert werden kann, die Rede ist, und daß dabei der Werth der Sache an dem Lieferungsorte zum Grunde gelegt

---

1) *Santerna* l. c. p. III. n. 41. *Scaccia* l. c. § 1. qu. 1. §. 169. *Straccha* l. c. gl. 6. *Baldasseroni* l. c. vol. I. P. IV. tit. I. n. 17. p. 368. *Roccus* l. c. not 31. n. 101.

2) L. 4. de cond. tritic. (13. 3.)

3) Wie zweifelhaft die Natur der condictio triticiaria ist, beweisen die verschiedenen Ansichten, die davon aufgestellt sind. Glück Comm. Bd. XIII. S 272 ff. führt allein nahe an 30 Ausleger an, die das allegirte Gesetz commentirt haben.

werden solle, was auch in anderen Fällen Rechtens ist [4]). Dieß leidet auf die Assecuranz schon ihrer verschiedenen Natur wegen, und insbesondre deshalb keine Anwendung, weil das Römische Recht in den erwähnten Fällen schon eine Mora, eine Contumacia wenigstens, nämlich die Nichtlieferung voraussetzt. Nach anderen [5]) wäre der Einkaufspreis, nach andern der laufende Werth am Ladeplatze [6]) zum Grunde zu legen. Auch die Gesetze schwanken darin, indem einige die Manier der ersteren [7]), andere die Manier der zweiten [8]) oder dritten [9]) befolgen. Doch ist es unverkennbar, daß man sich bei manchen derselben nicht streng an den Ausdruck binden dürfe, sondern daß Einkaufswerth und Werth am Ladeplatze für identisch zu nehmen ist [10]). Ist der Einkaufspreis der Waare der versicherbare Werth derselben, so pflegt es gestattet zu seyn, darauf die Kosten der Verschiffung, d. h. alle Unkosten, die entstehen, bis sich die Waare an Bord befindet, nebst der Fracht und Assecuranzprämie aufzuschlagen [11]).

Die Frage, wie Waaren versichert werden können, beantwortet sich ganz einfach nach dem allgemeinen Begriffe von Interesse. Der Versicherte ist entweder Käufer dieser Waare oder Committent, indem

---

4) S. unter andern L. 22 de reb. creditis (12. 1.)

5) *Cocceji* exercit curios. I. II. disp. 86. §. 49.

6) Conf. *Styppmann* l. c. p. IV. c. 7. no. 348. *Wedderkop* l. c. §. 97. p. 122. Valin sur l'art 64 h. t. *Emerigon* l. c. ch. IX. sect. 1. *Marshall* l. c. book I. ch. XV. §. 2. *Phillipps* l. c. p. 322. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 403. *Baldasseroni* l. c. tit. II. n. 1. Stevens on average part. II. art. 1. Beneke System I. S. 413. S. aber *Beneke* principles p. 4. sq.

7) S. unten §. 565.

8) Ordn. der Börse von Antwerpen Art. 11. Ordn. Philipps II. 1570. Art. 2. coutumier d'Amsterdam art. 2. Ord. de Burgos arg. art. 2. Ord. de Barcellona 1484 arg. art. 4. Guidon de la mer ch. II. art. 9. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 44.

9) Ord. de *Bilbao* c. XXII. arg. art. 7. Recopilacion arg. ley 9. 41. Ord. de la marine art. 64. h. t. Middelburg A. O. Art 3. Rotterdam A. O. arg. Art. 70. coll. Art. 25.

10) Sehr deutlich tritt dieß hervor in Ordn. d. Börse von Antwerpen durch Vergleichung des Art. 11 mit Art. 12.

11) S. die Noten 8. 9. und Ord. de *Barcellona* 1484. art. 1. 3. stat. Genuens c. 17. §. „si inter partes."

er sie in Commission giebt. In beiden Fällen besteht offenbar sein Interesse in dem Werthe, den diese Waaren zur Zeit ihrer Ankunft an den Bestimmungsorte, haben; denn bei beiden ist die Absicht Realisirung der Waare an dem Orte ihrer Bestimmung zu den dort zu machenden Preisen. Beide würden diesen Zweck erreichen können, wenn ihre Waare an Ort und Stelle kommt. Es ist daher auch falsch, wenn man behauptet, der Versicherer trage bei dieser Versicherung die Conjunctur, die ihm nie zur Last fallen sollte. Es ist kein Tragen der Conjunctur, wenn der Regulirung eines Schadens derjenige Werth zum Grunde gelegt wird, den die Waare effective hat, und den daher, wenn sie unterginge, der Versicherte verlieren würde, und es ist das ewige Verwechseln verschiedenartiger Dinge mit einander, wenn man in einer Versicherung dieses Werthes wiederum eine Wettassecuranz sieht [12]). Der Versicherte ist also allerdings befugt, die Summe, welche dieser Werth beträgt, versichern zu lassen. Nur treten hier Fälle ein, in denen sich das Interesse des Versicherten vermindert. So bezahlt er, wo die Waare ganz verloren ging, also ihren Bestimmungsort nicht erreicht, keine Fracht, keine Zölle, er erspart die Landungskosten. Kommt die Waare stark beschädigt an, so gewinnt derjenige, der Eigenthümer ist, an der Provision des Commissionairs, den Zöllen ꝛc. Dieß ist daher von der Summe abzusetzen und nur das Residuum pure, der Abzug selbst aber, wie dieß oben gleichfalls von der Fracht gesagt wurde (§. 557), bedingt zu versichern. Von den Kosten des Verladens dagegen, so wie von einer Versicherung der Prämie, würde hier nicht die Rede seyn können, weil diese durch den Werth am Bestimmungsorte schon wieder erlangt werden.

Dann bedarf es auch weder der Distinction, nach welcher da, wo sonst der Einkaufswerth zum Grunde gelegt wird, der Producent oder Fabricant berechtigt seyn soll, seine Waare zu taxiren [13]), weil ja kein Einkauf statt gefunden habe, noch bedarf es der Aufstellung besondrer Grundsätze über die Versicherung eingetauschter (nicht gekaufter) Retouren, die nach einigen nach dem Werthe der dafür gegebenen Waaren, unter Aufschlag der Kosten deren Transportes,

---

12) Z. B. *Emerigon* l. c. p. 263.

13) Guidon de la mer ch. II. art. 14.

geschätzt werden, oder zu dem Werthe des nächsten Hafens angenommen werden sollen [14]).

Auch die Güter durften nach einigen älteren Assecuranzordnungen nicht zu ihrem vollen Werthe versichert werden, sondern der Versicherte mußte einen Theil des Risico selbst tragen, entweder überhaupt [15]), oder wenn sie nicht einen gewissen Betrag ausmachten [16]). Der Grund dieser Bestimmung ist der, daß die Verlader dadurch zu größerem Fleiße in der Wahl des Schiffes und Schiffers sollten angestrengt werden [17]). Daher auch einige einen entgegenstehenden ausdrücklichen Vertrag billigen, wenigstens wenn die Verlader nicht entweder Eigner des Schiffes oder in demselben anwesend sind [18]).

Unter die Rubrik, Waare, kommen auch Sclaven. Wo der Sclavenhandel erlaubt ist, können daher auch diese ein Gegenstand der Versicherung seyn. Aber nicht bloß hier, sondern auch in Ländern, die keine Sclaverei kennen, kann auf die Sclaven gültig versichert werden, wenn nur der Handel selbst da, wo er als solcher getrieben wird, erlaubt ist. Denn dadurch werden Sclaven zu einem Vermögenstheil, und es existirt hinsichtlich ihrer, ein pecuniäres Interesse. Die Menschenliebe hat aber häufig Verbote des Sclavenhandels veranlaßt. Soweit dieß der Fall ist, kann natürlich in dem Lande, welches ihn untersagte, eine Versicherung auf Sclaven nicht Statt finden. Länder, die Colonien haben, welche der Sclaven noch nicht entbehren zu können glauben, pflegen wohl zu gestatten, daß dieser Handel mit solchen, die einmal Sclaven sind, fortdaure,

---

14) Guidon de la mer ch. II. art. 13. coll. ch. XV. art. 15. Ord. de la marine art. 65 des assurances (III. 6.) Ord. de Barcellona 1484. art. 4.

15) $\frac{1}{10}$ Guidon de la mer ch. 2. art. 11. Ord. de la marine art. 18. h. t. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 9. Fremde $\frac{1}{4}$, Einheimische $\frac{1}{8}$, Ord. de *Barcellona* 1484. art. 1. 6; $\frac{1}{10}$ Ord. de *Burgos* art. 2. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 7.

16) 10 pro Cent von 2000 Fl. Middelb. A. O. Art. 3. von 2000 Thlrn. Ordn. Philipps II. 1563 l. c. Art 11; von 2000 Pfund Ordn. Philipps II. 1570. Art. 2; von 12000 livres tournois Contumier d'Amsterdam art. 2.

17) Ord. de *Burgos* l. c.

18) Ord. de *Bilbao* l. c. ohne die Beschränkung; mit derselben ord. de la marine art 19. h. t.

dagegen aber den Handel mit Sclaven, die erst an den Africanischen Küsten eingekauft oder eingetauscht werden, die also erst ihrer Freiheit beraubt werden müssen, zu untersagen. Dann ist natürlich nur die Versicherung der letzteren als illegal anzusehen, wie denn auch da, wo Sclaverei noch existirt, Sclaven schlechtweg als Gegenstand des Eigenthums versichert werden können, selbst wenn sie nicht Gegenstand des Handels sind.

Das nächste Interesse zur Versicherung von Waaren hat der Eigenthümer derselben. Es können aber außerdem verschiedene Arten von Interesse daran Statt finden. Die Frage, ob der Besitz der Conossemente schon ein Recht zur Versicherung gebe, beantwortet sich einfach durch folgende Unterscheidung: 1) Wer das Connossement mit einem Eigenthumstitel besitzt (Bd. I. §. 86. Bd. III. §. 423. 431), ist allerdings auch befugt, die Waare für eigne Rechnung versichern zu lassen. Ein völlig erworbenes Eigenthum kann man nicht fordern. Es genügt, wenn der Inhaber des Connossementes ein solches Recht an der Waare hat, daß er bei ihrer Ankunft Eigenthümer wird. Man kann daher dem Assecuradeur nicht die Befugniß zugestehen, zu untersuchen, ob der Versicherte zur Zeit der geschlossenen Assecuranz die Waare schon bezahlt, ob er schon acceptirt hatte ꝛc. Selbst wenn er die Waare überall nicht bezahlen sollte, und wenn der Absender, was ja hin und wieder der Fall seyn kann (§. 422 ff.), sie vindiciren könnte, wird das Interesse des Inhabers des Connossementes nicht verändert, da man Thatsachen dieser Art in einem davon abgesonderten selbstständigen Vertrage nicht berücksichtigen darf, sondern als außerhalb liegend ansehen muß. Dem Assecuradeur muß es genügen, wenn der Inhaber des Connossementes mit Eigenthumstitel, bei Ankunft der Waare in den wirklichen Besitz derselben kommt.

a) Bei der Negotiabilität des Connossementes können hier aber verschiedene Fragen entstehen:

2) Wer hat das versicherbare Interesse, wo der Absender einer Waare durch Einsendung eines zweiten Connossementes anders über dieselbe verfügt? In welchen Fällen ihm ein Recht dazu zusteht, ist an einem anderen Orte gezeigt [19]). Die hier aufgeworfene Frage beantwortet sich dahin: Der Inhaber mit Eigenthumstitel hat ursprünglich das versicherbare Interesse; sobald aber der Absender, da

---

[19]) Vergl. Bd. I. §. 86. Bd. III. §. 422 ff. 431. 432.

wo er hiezu berechtigt ist, anderweitig über die Waare disponirt, nimmt er ihm das ursprüngliche Recht auf die Waare, und mit diesem muß auch sein Recht, sich versichern zu lassen, wegfallen. Er hat kein Interesse mehr, und kann, da er durch die Versicherung nicht gewinnen soll, sich nicht in die Lage setzen wollen, daß er bei einem Untergange der Waare deren Werth erhalte, da er ihn nicht erhalten hätte, wenn sie glücklich ankam. Auf wen nun das Recht zur Versicherung übergehe, wird von den Umständen abhangen. Wurde der Inhaber des anderen Connossementes Eigenthümer der Waare, so leidet es keinen Zweifel, daß er die Waare versichern zu lassen berechtigt ist. Wurde er nur Mandatar des Abladers, was, den Fall des Schlechtwerdens des Inhabers des ersten Connossementes ausgenommen, wohl in der Regel anzunehmen ist, wo dieser Committent war, so bleibt das Interesse bei dem Absender. Der Inhaber des zweiten Connossementes kann daher die Versicherung nur für dessen Rechnung besorgen, soweit dieß überhaupt zulässig ist (§. 548). Daraus folgt dann auch, daß da, wo die zweite Disposition nicht zu Rechte bestehen kann, das versicherbare Interesse durchaus bei dem Inhaber des ersten Connossements bleibt.

b) Wie ist es, wenn das Connossement durch Cession ꝛc. in die dritte Hand kommt? Wo derjenige, dem der Inhaber eines Conossementes dasselbe überträgt, Eigenthümer desselben wird, also überall, wo die Negotiabilität des Connossementes anerkannt ist, in dem Falle, daß er es titulo oneroso erwirbt, hat der Cessionar das versicherbare Interesse, soweit sein Cedent es nicht verliert. Der Cedent verliert durch die Uebertragung sein Interesse. Hatte er aber vor derselben schon versichert, so steht es ihm unbedingt frey, mit seinem Interesse zugleich die Versicherung zu cediren, und der Cessionar erwirbt gewiß daraus ein gutes Recht. (vergl. §. 563.) Daß in dem Falle, wo die Cession des Connossementes betrüglich geschah, aber wegen des Grundsatzes, Hand muß Hand wahren, aufrecht gehalten wird, dem Absender ein Recht der Versicherung verbleibe[20]), ist gewiß falsch. Verlor er sein Recht, die Waare zurückzufordern, so verliert er sein Interesse, denn ihm kann durch Seeunfälle nicht verloren gehen, was er ohne dieselben nicht gehabt hätte.

---

20) Wie Beneke meint. S. dessen System I. S. 248.

3) Der bloße Commissionair kann als solcher die Waare selbst nicht versichern lassen. Er kann aber dennoch in mancher Hinsicht ein versicherbares Interesse haben:

a) Er kann seine Provision versichern lassen (§. 559.)

b) Der Commissionair, der auf eine Waare vorgeschossen, also auch, wer darauf acceptirt hat, kann den Belauf, für welchen dieß der Fall ist, versichern lassen, und eben so kann

c) Derjenige Inhaber eines zweiten Connossements, der nur Mandatar des Absenders ist, ein Interesse haben. Dieß hat er z. B. wo er bei Empfang des zweyten Connossementes, die von dem Inhaber des ersten zurückgewiesenen Tratten intervenirte, bis zu deren Belauf.

Diese beyden Arten der Versicherung haben aber manches eigenthümliche. Die Versicherung ist nur theilweise gegen Seegefahr, und ist zu einem andern Theile eine Versicherung der Solvenz des Schuldners. Wenn also wirklich die Waare verloren geht, so ist damit noch nicht das Interesse des Versicherten entschieden. Für ihn tritt ein Verlust erst ein, wenn die Güter verunglücken, und zugleich sein Schuldner insolvent wird, und man sollte den Versicherer nicht zur Ersetzung eines Schadens verpflichten, bis erwiesen ist, daß der Versicherte von seinem Schuldner nicht werde befriedigt werden. Will der Commissionair dieß vermeiden, so muß er die Assecuranz so einrichten, daß sie bedingungsweise für seine eigne, bedingungsweise für seines Committenten Rechnung ist.

§. 559. Fortsetzung.

ff) Gehoffter Gewinn.

Geschäfte werden in der Absicht des Gewinnes unternommen. So wie nun die Vollendung eines Geschäftes überhaupt der Gefahr der See ausgesetzt wird, so ist damit zugleich die Aussicht auf den dabei zu machenden Gewinn derselben Gefahr ausgesetzt, und es läßt sich eine Versicherung derselben denken.

Dieselbe Rücksicht, die die Versicherung der Fracht an manchen Orten hat verbieten lassen, daß nämlich dieselbe in etwas ungewissem, noch nicht vorhandenem, und dessen künftige Existenz problematisch sey, bestehe, hat es bewirkt, daß hie und da auch die Versicherung

der Aussicht auf Gewinn verboten ist [1]). Um bestimmen zu können, wann und wie gehoffter Gewinn versichert werden könne, muß man fragen, worin jedesmal das Interesse bestehe.

1) Die Hauptart, die man auch gewöhnlich versteht, wenn von der Versicherung auf gehofften oder imaginairen Gewinn die Rede ist, ist die Versicherung des Nutzens, den man an den Waaren im Falle ihrer glücklichen Ankunft zu erhalten erwartet. Hat hier der Versicherte, wo ihm das Recht zusteht, den Werth der Waare im Bestimmungsorte versichert, so leuchtet ein, daß er kein Interesse haben kann, welches ihn zur Versicherung eines gehofften Gewinnes berechtigen könnte. Er erhält im Falle eines Schadens denselben nach dem Werthe ersetzt, den die Waare in dem Bestimmungsorte hat, und es kann von keinem Gewinne die Rede seyn, da der Gewinn ja gerade in dem Unterschied zwischen dem Werthe am Abladeplatz und demjenigen am Bestimmungsorte bestehen würde.

Ist dagegen die Waare zu ihrem Werthe am Abgangsorte versichert, so läßt sich das Recht, den erwarteten Nutzen zu versichern, nicht bestreiten. Denn durch den Untergang seiner Waare verliert der Versicherte nicht bloß den versicherten Werth derselben, sondern auch den Nutzen den er gehabt hätte, wenn die Waare ihren Bestimmungsort erreichte, der daher, (was nach dem folgenden vorausgesetzt werden kann,) nicht weniger gewiß ist, als der Erwerb der Fracht, der im Grunde gehoffter Gewinn vom Schiffe genannt werden kann. Nur ist das Interesse hier ein bedingtes. Der Versicherte, den die Erstattung des versicherten Werthes nicht schadenfrey stellt, will auf andre Weise dafür sorgen, daß er im Fall von Schaden in den Stand gesetzt sey, als ob der Schade sich nicht ereignet hätte. Er versichert also den Unterschied des Preises der Waare im Bestimmungsorte von demjenigen im Abgangsorte unter dem Namen des gehofften Gewinnes für sich. Es ist also, um sagen zu können, er habe ein versicherbares Interesse, erforderlich, daß im Falle glücklicher Ankunft

---

1) Rotterdam A. O. Middelb. A. O. arg. Art. 5. Ordnung der Börse von Antwerpen arg. Art. 12. Coutumier d'Amsterdam art. 2. Ord. Philipps II. 1570. arg. Art. 2. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 10. Ordenanzas de *Bilbao* cap. 22. art. 11. Ordonnance de la marine art. 15. tit. des assurances (III. 6.)

der Gewinn wirklich statt gehabt haben würde, d. h. die Waare muß, bei ihrer Ankunft am Bestimmungsorte, hier zu dem Preise verkäuflich seyn, der dafür kommen muß, wenn sich der Gewinn ergeben soll. Wo freilich Assecuranzen auf das Steigen und Fallen der Waarenpreise gestattet sind (§. 551.), da würde man dem Versicherten nicht verbieten können, die Assecuranz schlechtweg zu machen, ohne daß der angeführte Umstand zum Beweise seines Interesse erforderlich wäre. Allein dann muß die Assecuranz, die überdieß, wo sie nicht ausdrücklich erlaubt ist, als Wettassecuranz zu beurtheilen wäre, ausdrücklich so gemacht seyn. Unter der Rubrick der Versicherung imaginairen Gewinnes läßt sie sich nicht begreifen.

Auch hier beantwortet sich die Frage, wie ist diese Assecuranz zu machen [2]), leicht aus einer richtigen Beurtheilung des Interesse. Worin dieses Interesse bestehe, ist so eben gezeigt. Danach ist die Versicherung auf imaginairen Gewinn so einzurichten, daß der Versicherer den Versicherten für das schadlos hält, was er nach dem wirklichen Preise der gesunden Waare im Bestimmungsorte mehr für dieselbe erhalten haben würde, als ihm dieselbe im Abgangsorte mit allen Kosten bis an Bord zu stehen kommt. Dieß ist bei einem gänzlichen Verluste der Waare und bei dem Untergange eines Theils derselben, einfach. Der Brutto-Werth, den die Waare angegebener Maßen im Abgangsorte hatte, ist von dem Netto-Werthe derselben im Bestimmungsorte, d. h. von dem Preise, zu welchem sie hier verkauft werden konnte, nach Abzug der Provision, Courtage, Aufbringungskosten, Fracht [3]), Zölle ꝛc. abzuziehen, und der Ueberschuß ist der Schaden des Versicherten. Kommt die Waare beschädigt an, so ist es schon schwieriger, eine richtige Berechnung herauszubringen. Allein man untersuche auch hier nur, worin der Schade des Versicherten bestehe. Dasjenige, um was das Netto-Product der Waare geringer ist, als der Netto-Werth, den sie im gesunden Zustande gehabt hätte, ist der Schade, den der Versicherte hat. Dieser Schade

---

2) Die verschiedenartigsten Ideen finden sich aufgestellt in den Hamb. Addreßcomptoirnachrichten Jahrg. 1774. Nr. 156, 160, 161, 163, in Engelbrecht Uebers. v. Weskett. Thl IV. S. 17. u. Beneke System. I. S. 133. ff. Vergl. *Benecke* principles p. 26. sq.

3) Die Fracht kann natürlich nicht abgezogen werden, wo sie schon auf den Bruttowerth im Ablade-Orte aufgeschlagen ist.

wird aber zu einem großen Theile durch die Verschlechterung der Waare selbst herbeigeführt, kann also nicht allein als Schade an dem Gewinn betrachtet werden. Das richtige Verhältniß wird hier gefunden seyn, wenn man den Schaden hier trennt, und erst in geometrischer Proportion den Schaden, der auf den imaginairen Gewinn fällt, bestimmt, das übrige aber dem Brutto-Werthe der Ladung bis an Bord zur Last bringt, was denn zu demselben Resultate führt, wie wenn man den Schaden nach Procenten über die Waare und den Gewinn vertheilt [4]). Dadurch wäre selbst da das richtige Verhältniß begründet, wo der Schade an den Waaren nach deren Werthe am Abgangsorte regulirt wird, und es läßt sich nicht der Einwand machen, daß bei dieser Versicherung, der Preis des Bestimmungsortes bei Regulirung des Schadens an der Waare in Betracht gezogen werde. Denn indem man den versicherten gehofften Gewinn von dem Werthe der Waaren im Abgangsorte absetzt, und den Schaden pro rata tragen läßt, und indem man als Schaden nur das ansieht, was wirklich hätte gewonnen werden können, stellt man ja gerade genau den Schaden an dem Brutto-Werth am Abgangsorte her.

2) Andre Arten von Gewinn können bei anderen Geschäften vorkommen. So kann der Befrachter eines Schiffes den Nutzen versichern, denn er sich von der Aftervermiethung verspricht. Der Commissionair kann seine Provision, der Supercargo, der seine Bezahlung aus dem Ertrage der Waare erhalten soll, kann sich versichern lassen ꝛc. Diese Versicherungen sind ebenfalls Assecuranzen auf Gewinn, und der einzige Unterschied von der vorigen Art besteht darin, daß der Beweis des Interesse erleichtert ist, weil kein Zweifel darüber entstehen kann, ob ihr Gegenstand, im Falle einer glücklichen Reise dem Versicherten zu Gute kommt.

§. 560. Fortsetzung.

gg) Havarie- und Bodmereigelder.

Das Wesen des Bodmereicontractes ist bereits an einem an-

---

4) A versichre eine Waare mit den Kosten bis an Bord für 10000 ℔, den gehofften Gewinn für 1000 ℔, der Netto-Verkaufswerth sey 7700 ℔, also der Schade 3300 ℔, so kommt dem imaginairen Gewinn der elfte Theil zur Last, also 300 ℔, oder 30 pCt., der Waare selbst aber 3000 ℔, also gleichfalls 30 pCt.

deren Orte dargestellt [1]). Hier braucht daher nur von der Versicherung desselben die Rede zu seyn.

So wenig man auch geneigt seyn mag, Beschränkungen des Rechtes Zinsen zu nehmen, auszudehnen, so läßt es sich doch nicht läugnen, daß da, wo einmal der Zinsfuß beschränkt ist, sich das Gefühl gegen die Versicherung der Bodmereygelder sträubt. Der Bodmereygeber erhält für sein vorgestrecktes Capital Zinsen, welche das in gewöhnlichen Fällen erlaubte Maas um ein sehr bedeutendes übersteigen dürfen. Er erhält diese höheren Zinsen aus keinem anderen Grunde, als weil er sein Geld größeren Gefahren aussetzt, als der gewöhnliche Darleiher, und nun soll es ihm gestattet seyn, gerade die Gefahren, die ihm dieses Recht auf höhere Zinsen geben, von sich abzuwälzen. Zwar hinsichtlich der Assecuranz an sich läßt sich hier nichts einwenden; allein der Bodmereycontract geht offenbar in ein Wuchergeschäft über. Daher ist auch früher wohl einmal die Rechtmäßigkeit der Versicherung von Havariegeldern bezweifelt [2]). Die mehrsten Gesetze gestatten jedoch die Versicherung derselben selbst mit der Prämie [3]), während einige geglaubt haben, das Verhältniß dadurch auszugleichen, daß sie wenigstens die Versicherung der Prämie untersagen [4]). Daß dieser letztere Ausweg nicht genüge, fällt in die Augen; denn der Bodmereygeber gwinnt im Falle glücklicher Ankunft die Prämie, ohne wirkliches Risico gelaufen zu haben, und verliert im unglücklichen Falle nur dasjenige, was ihm ebenfalls nicht zukommt, weil er ja kein Risico lief. Daher haben andre Gesetze noch einen anderen Ausweg gewählt, und untersagen dem Bodmereynehmer die Versicherung des verbodmeten Gegenstandes, soweit er mit der Bodmerey beschwert ist [5]), und es ist wahrscheinlich, daß dieß auch der Sinn derjenigen Gesetze ist, welche es untersagen, daß

---

1) Bd. III. Abschn. VIII.

2) Lettre de Pouget 1 Août 1768 bei *Emerigon* l. c. p. 237. *Santerna* de assec. n. 13. sq.

3) Amsterdam A. O. Art. 19. Rotterdam A. O. Art. 26. Ord. de Barcellona 1484 art. 1. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 31.

4) Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 12. Ord. de la marine art. 17. h. t. (III. 6.) Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 17.

5) Amst. A. O. 1744. Art. 21. und Aenderung 1775. ad. art. 21. Recopilacion l. c. ley 5. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 31.

der Bodmereynehmer das aufgenommene Geld versichere [6]); eine Bestimmung, die in der analogen Behandlung der Bodmerey mit der Assecuranz ihren Grund hat, nach welcher hier eine doppelte Assecuranz statt finden würde.

Man darf nun zwar nie die Assecuranz mit der Bodmerey zusammenwerfen und Versicherung von Bodmereygeldern zu einer Reassecuranz machen [7]); aber die Bestimmung, daß der Theil eines Schiffes oder einer Ladung, der bereits mit Bodmerey beschwert ist, nicht solle versichert werden können, hat sehr viel für sich schon aus dem Gesichtspuncte des Interesse. Es fehlt dem Bodmereynehmer jedes Risico, welches ihm zu einer Versicherung Anlaß geben könnte. Kommt der verbodmete Gegenstand glücklich an, so verliert er ihn bis zu dem Belaufe der Bodmerey, weil er dem Geber diesen Betrag davon zahlen muß. Geht der Gegenstand der Bodmerey unter, so wird er von dieser Zahlung frey, er hat also seinen Ersatz schon im voraus in den aufgenommenen Geldern erhalten. Ihm fehlt also, soweit als der Gegenstand mit Bodmerey beschwert ist, ein versicherbares Interesse, und es kann ihm nur gestattet seyn, den Ueberschuß zu versichern.

Der Bodmereygeber aber, der sich versichern läßt, sollte eigentlich verpflichtet seyn, sich nicht mehr wie übliche Zinsen und die Assecuranzprämie von dem Nehmer bezahlen zu lassen.

Havarie- und Bodmereygelder sind zwar im Ganzen nach einerley Grundsätzen zu beurtheilen, es kann aber unter Umständen zweckmäßig seyn, sie zu trennen, und bloß vorgeschossene Havariegelder von solchen, über die Bodmerey gezeichnet ist, zu unterscheiden, weil möglicher Weise ein Unterschied in der Beurtheilung des Risico des Assecuradeurs dadurch entstehen kann [8]).

---

6) Ord. de la marine art. 16. tit. des ass. (III. 6.) Ord. de *Bilbao* l. c. art. 17. Preuß. Seer. 1727. a. a. O. Art. 12.

7) Wie *Emerigon* l. c. p. 239. *Cararegis* discursus legales disc. 15. 127. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 365. Beneke System I. S. 133. wollen.

8) Es wird höchst wahrscheinlich nächstens in Hamburg ein Fall zur Entscheidung kommen, wo ein solcher Unterschied wenigstens aufgestellt wird, weil ein Bodmereybrief in Frankreich, wo die Dispache aufgemacht war, zur großen Havarie beyträgt, und nur Havariegelder versichert sind. (Jetzt, d. h. bei der Correctur, ist der Fall schon vorgewesen.)

Bayerische Staatsbibliothek MÜNCHEN

§. 561. Fortsetzung.

hh). Reassecuranzen [1]).

Ein Assecuradeur kann manche Veranlassung haben, zu wünschen, von einer geschlossenen Versicherung wieder frey zu kommen. Er kann zu viele Risici auf einen Gegenstand übernommen haben, er kann überhaupt Verbindlichkeiten übernommen haben, die ihm Bedenklichkeiten erregen ꝛc. Will er nun nicht etwa die Assecuranz aufheben, oder verweigert der Versicherte seinen Consens dazu, so bleibt ihm ein Ausweg offen, nämlich der, sich selbst gegen den in Frage stehenden Risico reassecuriren zu lassen. Die Reassecuranz besteht also darin, daß ein Versicherer eine übernommene Gefahr einem anderen Versicherer überträgt. Die Gesetze, mit Ausnahme der Englischen (§. 565.) billigen diesen Vertrag [2]).

Der Assecuradeur überträgt hier seinem Versicherer ganz die Gefahr, die er seinem Versicherten abgenommen. Daher kann der Rückversicherte die ganze Summe, die er selbst gezeichnet hat, versichern lassen. Zwar haben die Franzosen hier eine Controverse darüber aufgeregt, ob nicht der Rückversicherte sein gezeichnetes Capital nur nach Abzug der von seinem Versicherten erhaltenen Prämie reassecuriren dürfe [3]). Allein der Grund, der für die Behauptung, er dürfe diese Prämie nicht mit versichern, angeführt wird, das nämlich diese Prämie kein Risico laufe, ist falsch.

Der Assecuradeur, der eine Versicherung schließt, empfängt die Prämie als den Preis der übernommenen Ersetzung des Schadens. Diese Prämie ist also erworben, sie ist schon Vermögenstheil des Assecuradeurs geworden. Wenn er sie nun selbst mit versichert hat, und also im Fall von Schaden mitbezahlen muß, so läuft er effective

---

1) S. Eybe in Hamb. Addreßcomtoirnachrichten 1797. Nr. 93.

2) Guidon de la mer. ch. II. art. 19. Ord. de la marine art. 20. h. t. (III. 6.) Ord. de *Bilbao* l. c. art. 43. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art, 17. Preuß. A. O. 1766. Abschn. XII. coll. Absch. IV. §. 36. Legge di Venezia 1771. art. 10.

3) Darüber s. m. *Pothier* l. c. & ibi. Estrangin. *Valin* ad art. 20. cit. p. 66 sq. *Emerigon* l. c. ch. VIII. s. 14. §. 4, p. 249. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 431. sq.

die Gefahr eines Verlustes derselben, und es ist kein Grund vorhanden, weshalb er sich gegen diese Gefahr nicht eben sowohl soll versichern lassen können, wie gegen jede andre.

Der erste Versicherer tritt hier zu dem Rückversicherer ganz in das Verhältniß des Versicherten; er hat daher auch alle Rechte und Pflichten eines solchen, und namentlich besteht sein Interesse überhaupt nur bis zu der Summe, die er selbst versichert hat. Sonst ist die Reassecuranz gänzlich unabhängig von der ersten Versicherung. Namentlich ändert sie an dem Verhältnisse des Rückversicherten zu seinem Versicherten nichts, und giebt diesem keine Rechte gegen den Reassecuradeur [4]).

Eine andre Art der Reassecuranz deren die Gesetze erwähnen, ist diejenige, die der Versicherte selbst besorgen lassen kann. Es ist diesem nämlich allgemein gestattet, die Solvenz seines Versicherers assecuriren zu lassen [5]). Auch hier tritt der Versicherer in dasselbe Verhältniß ein; nur mit dem Unterschiede, daß nur dann eine Verpflichtung zur Bezahlung des Schadens für ihn existirt, wenn neben allen anderen Requisiten auch die Insolvenz des ersten Versicherers erweislich ist. Auch muß die Versicherung ausdrücklich auf die Solvenz des ersten Versicherers gerichtet seyn, damit sie nicht die Natur einer doppelten Versicherung annehme.

Der erste Assecuradeur wird auch hier keineswegs frey von seiner Verpflichtung, und der zweite haftet nur für so viel, als aus der Masse jenes zu wenig herauskommt. Indessen schreiben auch wohl Gesetze vor, daß der zweite Assecuradeur den Schaden bezahlen und der Versicherte ihm seine Rechte gegen den ersten oder dessen Concurs cediren solle [6]). In Burgos kann der Versicherte von seinem Assecuradeur, wenn dieser in seinem Credite verloren hat, Caution fordern, und bis diese bestellt ist, die Prämie retiniren [7]).

---

4) cf. Guidon de la mer. ch. II. art. 19. i. f.

5) Guidon de la mer. ch. II. art. 20. Ordonnance de la marine art. 20. cit. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 43. Middelb. A. O. Art 32. Amsterdam A. O. Art. 25. Abänderung derf. 1775. ad art. 25. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 17. Preuß. A. O. 1766. Abschn. XII. §. 148.

6) So Abänder. der Amst. A. O. 1775. Art. 25.

7) Ord. de *Burgos* 1537. art. 6.

Anders verhält es sich mit der neuen Assecuranz, die der Versicherte schließen darf, wenn vor Ablauf des Risico der erste Assecuradeur schon insolvent geworden ist. Dieß ist eine reine Assecuranz, die nur nach Aufhebung der ersten Versicherung geschlossen werden kann. Der Versicherte fordert dann von dem insolventen Versicherer auch seine Prämie, sofern er sie schon bezahlt hat, wieder, und die Masse muß ihn für dieselbe als Gläubiger aufnehmen, so daß er seine Dividende unter den Chirographarien erhält, wenn ihm nicht etwa Gesetze ein Privilegium beilegen.

§. 562. Fortsetzung.

ii) Kosten der Verschiffung und der Versicherung.

Würde der Versicherte allein den Werth des versicherten Gegenstandes in Schadensfällen von seinem Assecuradeur erhalten, so bliebe er für einen Theil unentschädigt. Denn die auf der Verschiffung haftenden Kosten vermehren den Werth des Gegenstandes, indem derselbe durch deren Aufwendung seinem Eigenthümer um so viel mehr kostet.

Die Kosten der Ausrüstung eines Schiffes können an sich sehr wohl Gegenstand der Versicherung seyn. Allein eine abgesonderte Versicherung derselben würde in sofern eine Versicherung ohne Interesse seyn, als diese Kosten schon in der Fracht, die der Versicherte mit seinem Schiffe verdient, ersetzt sind. Wird daher die Fracht abgesondert zu ihrem vollen Betrag versichert, so sind die Kosten der Ausrüstung des Schiffes nicht zu versichern. Versichert man aber nur den Frachtgewinn, so kann allerdings die Ausrüstung des Schiffes versichert werden. Sehr viele Gesetze erlauben jedoch die Versicherung dieses Gegenstandes schlechtweg [1]), während andre sie eben so unbedingt untersagen [2]), oder wenigstens nur gestatten, daß sie in

---

1) Amsterdam A. O. 1744. Art. 7. Guidon de la mer ch. XV. art. 1. Ord. de la marine l. c. art. 7. Ordn. Philipps II. 1570. Art. 20. Ord. de Bilbao cap. XXII. art. 7. 9. Preuß. A. O. 1766. IV. §. 27. Middelb. Ampliatie 6. März 1719. Art. 3.

2) Coutumier d'Amsterdam art. 10. Ordn. für d. Börse von Antwerpen Art. 8. Middelb. A. O. 1600. Art. 4. Rotterdam A. O. Art. 27. Recopilacion l. c. ley 5.

dem Werthe des Schiffes begriffen, aber nicht abgesondert versichert werde [3]).

Bei Waaren kommt es zunächst auf die Art, wie sie versichert werden, an. Würde man ihren Werth im Bestimmungsorte versichern, so läge in diesem Werthe zugleich die Vergütung der Unkosten der Verschiffung. Wird aber die Waare nach ihrem Werthe im Abladeplatz versichert, so können auch die Kosten der Verschiffung mit versichert werden, weil sie den Werth erhöhen, und, indem sie ja bei glücklicher Ankunft in dem Verkaufpreise der Waare ersetzt würden, dem Risico ausgesetzt sind. Die Regel ist jetzt wohl, die Waare mit ihren Unkosten versichern zu lassen [4]).

Auch die Kosten der Assecuranz können versichert werden. Man hat es zwar wohl einmal auffallend finden wollen, daß die Prämie, die gerade der Preis der Versicherung sey, selbst solle versichert werden können [5]). Allein sie vermehrt den Werth des versicherten Gegengenstandes, ist deshalb einer Gefahr mit ihm ausgesetzt und geht mit ihm verloren. Daher ist es auch lächerlich, wenn andre wenigstens demselben Assecuradeur das Recht absprechen, die Prämie zu versichern [6]), um so mehr als gerade die Gesetze durch ihre Fassung selbst anzeigen, daß sie besonders den Fall eines Aufschlagens der Prämie auf das zu versichernde Capital vor Augen hatten [7]). Da für die Prämie wiederum Prämie bezahlt werden muß, so kann

---

3) Preuß. Seer. 1727. Art. 11. Cap. VI.

4) Guidon de la mer ch. II. art. 9. coutumier *d'Amsterdam* art. 2. ord. de la marine art. 64. h. t. (III. 6.) Middelb. A. O. Art. 3. Amsterdam A. O. 1744. Art. 22. Rotterdam A. O. Art. 25. Stat. Genuens. cap. XVII. §. „si inter partes" Preuß. A. O. 1766. §. 44. Ord. de *Burgos* 1537. art. 2. Recopilacion l. c. ley 41. coll. ley 9.

5) *Emerigon* l. c. I. p. 242. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 437. S. aber besonders Heise und Cropp jurist. Abhandl. II. Nr. 17.

6) *Pothier* l. c. n. 34.

7) Vergl. Coutumier d'Amsterdam art. 2. Guidon de la mer ch. II. art. 9. Recopilacion l. c. ley 9. Middelb. A. O. Art. 3. Rotterdam A. O. Art. 25. Amsterdam A. O. Art. 22. Ord. de la marine art 20. h. t. Preuß. A. O. 1766. §. 44. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 43. Entgegensteht allein Stat. *Genuens* cap. XVII. §. „securitates non possint."

auch diese Prämie von der Prämie, die für die Prämie von der Prämie zu zahlende Prämie versichert werden, und so bis ins Unendliche. Ein einfaches Rechnungsexempel bringt leicht die zu versichernde Totalsumme heraus.

Nur darf dabey Eines nicht übersehen werden. Das Interesse des Versicherten geht nie weiter, als soweit er Schaden leidet. Eine Versicherung der Kosten der Verschiffung so wie auch der Versicherung kann daher für legal nur gelten, wo die Assecuranz des Gegenstandes selbst so eingerichtet ist, daß bey dem Untergange desselben der Versicherte diese Kosten einbüßen würde. Ueberall daher, wo der Gegenstand der Assecuranz so versichert ist, daß auch bei glücklicher Ankunft der Versicherte die einmal bezahlte Prämie einbüßen würde, kann diese nicht Gegenstand der Assecuranz sein, weil das legale Interesse fehlt. Wo dagegen die Assecuranz so geschlossen wird, daß dem Versicherten durch den Untergang der Sache erst die Prämie verloren wird, steht der Versicherung derselben nichts im Wege. Wo also, z. B. eine Waare zu dem Werthe am Bestimmungsorte versichert würde, sollte man die Mitversicherung der Prämie nicht gestatten. Denn der Versicherte erhält bei glücklicher Ankunft ja nur den Preis der Waare, diesen bezahlt ihm auch, im Falle des Unterganges, die Assecuranz, würde es ihm nun gestattet, auch die Prämie zu versichern, so würde er sich insofern durch die Assecuranz bereichern, als er Ersatz erhielte, wo er keinen Verlust litt. Wird dagegen der Facturawerth versichert (§ 558.), so rechnet der Versicherte darauf, durch den Verkauf am Bestimmungsorte wieder zu den, auf die Verschiffung und Versicherung verwendeten Kosten zu gelangen, und es hindert nichts die Prämie und Prämie von der Prämie versichern zu lassen. Eben daher würde bei Contanten nicht die Frage in Betracht kommen, wo sie versichert sind [8]), sondern zu welchem Betrage sie versichert wurden. Denn, wenn dem Versicherten in dem Orte der geschlossenen Assecuranz der Betrag ausbezahlt wird, den er bei glücklicher Ankunft im Bestimmungsorte gehabt hätte, so kann der Umstand, daß er nun die Gelder von Neuem verschiffen muß, nicht von Einfluß sein; ein Sinken des Courses wäre aber Conjunctur, die, wo dieß überhaupt gestattet ist, auf andre Weise versichert werden

---

8) Wie Heise und Cropp a. a. O. S. 590. annehmen.

muß. Auf gleiche Weise kommt es daher bey Versicherung von Schiffen darauf an, ob neben dem Casco die volle Fracht versichert werden darf, oder ob diese überall nicht, oder doch nur der Frachtgewinn versichert wird. In der Brutto-Fracht nämlich ist die Prämie schon enthalten, bei der Versicherung der Netto-Fracht dagegen vermindert sich der Frachtgewinn um den Betrag der bezahlten Prämie vom Casco. Aus gleichen Gründen nämlich, weil im Falle der glücklichen Ankunft die Prämie zu Lasten des Versicherten bliebe, kann diese bei Versicherung von Frachten, imaginairem Gewinne, Provision und Bodmereygeldern, bei letzteren jedoch nur, wo schon die Bodmereyprämie versichert ist, nicht mit versichert werden. Bei Frachtversicherungen läßt sich jedoch eine Mitversicherung der Prämie in dem einen Falle denken, wo ein Befrachter, der das Schiff in Folge einer Afterverfrachtung nach einem anderen Hafen sendet, die Fracht versicherte, weil ihm in dem Avance auf die Fracht der Ersatz für die bezahlte Prämie entgeht [9]).

Nach den aufgestellten Grundsätzen wird sich bei den übrigen, oben aufgezählten, Gegenständen der Assecuranz leicht ergeben, ob und wie weit die Prämie in die zu versichernde Summe eingeschlossen werden könne oder nicht.

Zu den versicherbaren Kosten der Assecuranz gehört auch die Provision des Commissionairs [10]). Wo der Commissionair diese versichern läßt, da erscheint sie als Assecuranz auf imaginairen Gewinn. Aber es steht auch demjenigen, für den die Assecuranz besorgt wird, frei, die Provision, die er dafür bezahlt, versichern zu lassen. Dieß jedoch natürlich nur unter denjenigen Modificationen, unter denen die Kosten der Assecuranz überhaupt versicherbar sind, also wo der Gegenstand der Versicherung so versichert ist, daß im Falle einer glücklichen Ankunft der Versicherte diese Provision wieder erhielte, was in denselben Fällen anzunehmen ist, in welchen dieß bei der Prämie eintritt.

§. 563. Fortsetzung.

kk) Einige andre Gegenstände. — Schluß.

Außer den bisher angeführten giebt es noch mehrere Gegen-

---

9) Dieser Fall ist Heise und Cropp a. a. O. §. 7. entgangen.
10) Guidon de la mer l. c. Preuß. A. O. 1766 a. a. O.

stände der Versicherung. Es ist jedoch unmöglich sie a priori alle aufzuzählen. Sie können selbständig als Object einer Versicherung erscheinen, aber auch im Allgemeinen als Gegenstand einer solchen in den aufgezählten begriffen seyn, und sich nur durch die Art des Interesse unterscheiden.

So kann ein Caper eine gemachte Prise versichern, was dann bald eine Versicherung auf ein Schiff, bald auf die Ladung seyn kann. Das Interesse ist hier in zwei Fällen begründet. Der Captor kann nämlich einmal die Prise versichern, weil sie ihm, wenn er glücklich damit in einen Hafen gelangt, adjudicirt wird. Er kann aber auch in den Fall kommen, daß die Aufbringung nicht gut geheißen wird, und er die Prise zurückzugeben verurtheilt wird. Da nun kann er den Werth derselben versichern, um im Falle eines Schadens von seinem Versicherer diejenige Summe zu erhalten, die er dem Eigner der Prise als Entschädigung geben muß.

Eine Art der Versicherung der Güter ist diejenige, welche auf einem gemachten Fischfang geschieht, die sowohl bei Reisen auf den Herings- wie bei solchen auf den Cabliaufang vorkommen kann. Auf ähnliche Weise kann der Robben- und Wallfischfang versichert werden. Das Interesse besteht hier in dem Werthe der Fische ꝛc. die wirklich gefangen sind, keineswegs aber involvirt die Versicherung eine Garantie dahin, daß ein gewisser Fang werde gemacht werden. Dieß sowohl, wie die, daß ein Captor Prisen machen werde, wäre Wettassecuranz.

An sich würde nichts im Wege stehen, daß das Schiffsvolk seine auf der Reise zu verdienende Gage versichern lasse. Das Interesse ist vorhanden, und, da durch den Verlust des Schiffs und der Fracht den Seeleuten ihre Gage verloren wird, auch einem Risico ausgesetzt. Aber gerade dieser Verlust der Gage, den die Gesetze für den Fall des Unterganges des Schiffes aussprechen (Bd. III. §. 401.), ist in der Absicht angedroht, das Schiffsvolk zu größerem Fleiße im Bergen anzustrengen. Dieser Zweck würde offenbar vereitelt, wenn es dem Schiffsvolke gestattet wäre, sich auch für den Fall des Untergangs des Schiffes, seine Gage zu sichern. Deshalb, keineswegs aber, weil die Gage etwas Ungewisses ist [1]), untersagen fast alle

---

[1]) Wie *Pothier* l. c. n. 36. *Emerigon* l. c. I. p. 235. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 490 wollen.

Assecuranzgesetze, Volkshauer zu versichern [2]). Nach dem angeführten Zwecke muß es denn auch in jedem Falle verboten seyn, eine Assecuranz auf Volkshauer zu schließen, also dürfen auch diejenigen Gegenstände, die dem Schiffsvolke statt der Gage gegeben werden, wie ihre Führung, ihr Antheil an der Fracht, wo sie auf einen solchen fahren, nicht versichert werden. Auf der andern Seite kann aber auch das Princip nicht ausgedehnt werden, sondern ist, als Beschränkung der natürlichen Freiheit, strenge zu interpretiren. Hätte also z. B. ein Matrose sich Waaren eingekauft, und nähme er diese mit, so steht nichts einer Versicherung derselben entgegen. Unter der Volkshauer ist auch hier die Gage des Schiffers mit zu verstehen [3]), und es ist kein Grund deren Versicherung zu gestatten [4]), wo Versicherung der Volkshauer überhaupt nicht zugelassen ist.

Zu bemerken ist noch, daß hin und wieder es wohl untersagt ist, Sachen zu versichern, die bereits dem Risico ausgesetzt sind [5]).

Endlich kann dasselbe Interesse nur einmal versichert werden. Doppelte Assecuranz ist allgemein untersagt [6]). Welche Wirkung eine doppelte Assecuranz, die aus Irrthum geschah, habe, wird weiter unten erörtert. Wo jedoch Wettassecuranzen zugelassen sind, da kann die zweite Assecuranz in Form einer solchen geschehen. Verschieden von der doppelten Assecuranz ist es aber, wenn mehrere Personen auf einen und denselben Gegenstand ein verschiedenes Interesse versichern lassen.

Auch verschiedene Gegenstände lassen sich zugleich versichern. In wie fern dieses von Einfluß auf die Form des Contractes ist, wird passender später gezeigt. (§. 575 ff.)

---

2) Coutumier *d'Amsterdam* art. 11. Ordn. d. Börse von Antwerpen Art. 9. Middelb. A. O. Art. 6. Amsterdam A. O. 1744. Art. 13. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 10. Preuß. A. O. 1766. §. 40. Ordonnance de la marine art. 15 h. t. (III. 6.) Ord. de *Bilbao* c. XXII. art. 11. Erlaubt ist die Versicherung der Volkshauer nach Rotterdam A. O. Art. 26.

3) Ord. de Bilbao l. c. art. 11.

4) Wie u. a. *Phillipps* l. c. p. 40 will.

5) Z. B. Ordn. der Börse von Antwerpen. Art. 4.

6) Ordn. der Börse von Antwerpen Art. 14. Middelb. A. O. Art. 31.

§. 564. Schätzung des versicherten Gegenstandes [1]).

Es ist in den vorhergehenden Paragraphen bereits gezeigt, daß nur das wahre Interesse versichert werden dürfe. Das wahre legale Interesse besteht nur in demjenigen Werthe einer Sache, welchen die Gesetze zu versichern gestatten, und die Bestimmung dieses Werthes ist dasjenige, was man eine Schätzung des versicherten Gegenstandes nennt. Da bei den einzelen Gegenständen schon angeführt ist, wie sie zu versichern seyen, so ist hier nur im Allgemeinen noch von der richtigen Schätzung des versicherten Gegenstandes zu handeln.

So wie auf der einen Seite keiner mehr als sein wirkliches Interesse zu versichern berechtigt ist, so darf auch auf der anderen Niemand weniger versichern lassen. Das heißt jedoch nicht etwa, jeder müsse den vollen Belauf seines Interesse bei einem Dritten versichern lassen, sondern es ist damit nur gesagt, daß der Versicherer immer den vollen Werth des versicherten Interesse, welcher ja der Gefahr ausgesetzt ist, als Gegenstand der Assecuranz ansieht, auch wenn er und alle, die eine solche schlossen, weniger als diesen Werth versicherten. Die wichtige Folge davon ist die, daß im Falle eines Schadens, der nicht unter die totalen Schäden gehört, der Assecuradeur bei Ausmittelung der durch ihn zu bezahlenden Entschädigung, nicht die Summe, welche er gezeichnet hat, sondern den ganzen Werth des versicherten Gegenstandes zum Grunde legt, und dann auf seine gezeichnete Summe repartirt, so daß der Versicherte soviel selbst von dem Schaden tragen muß, als von dem Werthe des Gegenstandes unversichert war, was man jetzt, wiewohl ungenau, so ausdrückt, er ist für einen Theil sein eigner Versicherer [2]), was er auch da ist, wo er gesetzlich einen Theil des Risico selbst laufen muß.

---

1) Beneke System Cap. IV. Bd. I. S. 401 ff. Dessen principles chapt IV. p. 117. *Baldasseroni* l. c. parte IV. p. 362 sq. (ed. 2.) *Emerigon* l. c. ch. IX. I. p. 257 sq. *Park* l. c. chapt VI. *Marshall* l. c. chapt XV. *Stevens* on average part II. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 394. *Phillipps* l. c. chapt. XIV. p. 304 sq.

2) Der Werth einer Waare sey 10000 Mark, versichert seyen 8000 Mark, es entstehe ein Schade von 2000 Mark, also $\frac{1}{5}$ von dem ganzen Werthe, so bezahlt der Assecuradeur dieses $\frac{1}{5}$ nur von seiner ge-

Eine zu hohe, oder doppelte Versicherung ist dagegen nur für soviel gültig, als das einfache wahre Interesse beträgt, für das mehrere aber ungültig, sie mag betrüglich geschehen seyn oder nicht, weil die Assecuranz in keinerlei Beziehung ein Mittel sich zu bereichern seyn, sondern nur Schaden abwenden soll [3]); wovon nur die Wettassecuranzen, wo sie erlaubt sind, eine Ausnahme machen. Man scheint, in consequenter Festhaltung dieses Principes, ursprünglich sogar eine förmliche Schätzung des versicherten Gegenstandes, d. h. eine Ausmittelung des zu versichernden Werthes, durch Kunstverständige vor dem Abschlusse der Assecuranz gefordert zu haben; wenigstens bezeugen dieß für Assecuranzen auf Schiffe die Bestimmungen einiger alten Gesetze [4]). Jetzt dagegen läßt man den Versicherten den zu versichernden Gegenstand selbst schätzen, und muthet ihm nur im Falle eines Schadens, den Beweis seines Interesse zu [5]); wobei dann die Versicherung bis zu dem wahren Werthe gültig ist, und nur im Falle eines beabsichtigten Betruges die ganze Assecuranz als ungültig behandelt wird [6]), oder auch in diesem Falle der Assecurateur berechtigt ist, eine neue Schätzung vorzunehmen [7]).

---

zeichneten Summe, also mit 1600 Mark, und der Versicherte muß das $\frac{1}{5}$ von den unversicherten 2000 Mark, also 400 Mark selbst tragen.

3) Vergl. auch *Ricard* negoce d'Amsterdam p. 261. Guidon de la mer ch. II. art. 13.

4) Ordn. d. Börse von Antwerpen Art. 10. Guidon de la mer ch. XV. art. 3. Ord. de Barcellona 1458. art. 2. (*Capmany* l. c. II. p. 71.) Preuß. A. O. 1766. §. 27.

5) Guidon de la mer ch. II. art. 8. 9. (in Bez. auf Waaren.) Ordn. d. Börse von Antwerpen Art. 6. 7. (eben so.) Coutumier d'Amsterdam art. 2. ord. de la marine art. 61. 64 h. t. (III. 6.) Recopilacion de leyes de las Indias ley 41. Middelb. A. O. Art. 31. Amsterdam A. O. Art. 54. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 7. 8. Preuß. A. O. 1766. Abschn. XVI. §. 175 ff. Ord. de Bilbao cap. XXII. arg. art. 7.

6) Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 8. Middelb. A. O. Art. 31. Ord. de *Bilbao* l. c. arg. art. 16. Ordn. f. d. Börse von Antwerpen Art. 14. Ord. de la marine art. 22. h. t. (III. 6.)

7) Guidon de la mer ch. II. art. 13. Ord. de la marine art. 8 h. t. (III. 6.) Amsterdam A. O. Art. 7. Ordn. d. Börse von Antwerpen Art. 10. a. E.

Indessen ist der Werth der zu versichernden Gegenstände weder immer gleich, noch immer mit voller Gewißheit auszumitteln. Daher mag es gekommen seyn, daß auf eine geringe Summe, die zu viel versichert wird, nicht gesehen werden soll [8]). Zwei Fälle sind es insbesondre, in denen eine Schätzung der Waaren Schwierigkeiten unterliegt. Zuerst ist da, wo die Assecuranz nach dem Einkaufswerthe geschehen soll, der Fabricant, der seine eignen Fabricate versendet, in Verlegenheit. Der Preis, den sie ihm zu fabriciren kosten, ist nicht der richtige, weil die Fabrication schon in der Absicht des Gewinnes geschah. Der Verkaufwerth in dem Bestimmungsorte kann nicht in Betracht kommen. Man hat hier daher den Ausweg gewählt, auf den Preis, den das Fabricat herzustellen kostet, für den Gewinn einen billigen Aufschlag zu gestatten, und danach zu versichern [9]). Das Verhältniß ist dasselbe bei den Erzeugnissen des Bodens. Wo die Handelsverhältnisse hinlänglich regulirt sind, daß man einen Marktpreis für diese Gegenstände ausmitteln kann, da dürfte jetzt dieser zum Grunde zu legen seyn.

Dieselbe Schwierigkeit findet in einem zweiten Falle statt. Wenn nämlich Güter nach einem Lande geschickt werden, wo noch der Gebrauch des Geldes unbekannt ist, und wenn hier nun andre Waaren dafür eingetauscht und als Rückladung versichert werden, so läßt sich ein ganz richtiger Preis in Gelde nicht annehmen. Der Ausweg, den Preis der Ausladung nebst den Kosten des Transportes zu versichern [10]), ist gewiß unrichtig. Denn derjenige, der seine Waaren gegen andre vertauschte, suchte dabei schon zu gewinnen, oder kann auch dabei verloren haben. Richtiger ist es daher, dem Versicherten selbst eine billige Schätzung der Waare, die er eintauschte, mit Rücksicht auf den gemachten Gewinn und die Transportkosten zu gestatten, und dabei auf eine Kleinigkeit nicht zu sehen, ein Ausweg, der auch schon früh in Spanien für den Tauschhandel mit Alexandrien eingeschlagen zu seyn scheint [11]).

---

8) Guidon de la mer ch. II. art. 13.

9) Guidon de la mer ch. II. art. 14.

10) Den die ord. de la marine art. 65 h. t. (III. 6.) wählt, den auch schon Guidon de la mer ch. II. art. 13. ch. XV. art. 15. hat, und der im code de comm. art. 340 noch beibehalten ist.

11) Vergl. Ord. de *Barc.* 1484. art. 4.

Jede Versicherung muß nothwendig nach einer Schätzung des versicherten Gegenstandes in Gelde geschehen, weil dieses das einzige sichere Repräsentationsmittel des Werthes ist. Allgemeinen Grundsätzen zufolge, kann man es zwar Niemanden verwehren, einen Gegenstand in fremden Münzsorten zu versichern; indessen wird meistens der Werth, den derselbe in der ausländischen Münze hat, auf einen Nennwerth in dem Gelde des Landes, in welchem die Assecuranz geschlossen worden, reducirt. So wie überhaupt die Assecuranzen häufig dazu gemißbraucht wurden, einen Gewinn zu machen, statt einen Schaden abzuwenden, so scheint es auch geschehen zu seyn, daß die Versicherten, die ja directe nicht über ihr Interesse versichern konnten, dieß dadurch umgingen, daß sie für die Reduction der Münzen einen Cours annahmen, durch welchen der Werth des versicherten Gegenstandes um ein bedeutendes höher erschien, als er wirklich war, wodurch denn die Versicherten in den Stand gesetzt wurden, weit über ihr Interesse zu versichern [12]). Deshalb haben sich Gesetze ins Mittel gelegt, und verordnet, daß, wo eine Waare in fremdem Gelde versichert werde, bei der Reduction der wirkliche Cours, nach einigen des Tages, an welchem die Assecuranz geschlossen worden, zum Grunde gelegt werden solle [13]). Ist für eine Waare gezogen, so wird auch wohl der Cours, zu welchem die Tratten gezogen sind, zum Grunde gelegt [14]), oder für gewisse Münzsorten ein gewisser festgesetzter Cours angenommen [15]). Auf jeden Fall ist ein Verlust, den der Versicherte durch einen nachtheiligen Cours erleidet, eben so wenig als ein dem Assecuradeur aufzubürdender Schade anzusehen, wie ein Verlust an Waaren [16]). Bei Contanten-Sendungen nach

---

12) Dieß geschah besonders in Frankreich. S. d. Geschichte davon bei *Emerigon* l. c. I. p. 280 sq. und Guidon de la mer ch. XIV. art. 1. 2.

13) Guidon de la mer chap. XIV. art. 2. Declaration du roi de France du 17. Août 1779. art. 11. coll. code de comm. art. 338.

14) So der Plan der 4 Bremer Assecuranzcompagnien 1818.

15) Nach Br. A. C. z. B. der Piaster $1\frac{1}{3}$, aus Brasilien $1\frac{2}{3}$ Rthlr., die Pistole 5 Rthlr. Vergl. Zusätze zu meinen Bemerkungen über Havariegr. S. 49.

16) Bei Unternehmungen nach Süd-America, Brasilien ꝛc. ist es nicht selten daß an den s. g. Retouren (Bd. I. §. 114) verloren

Ländern, wo geprägtes Geld eine Abgabe zu bezahlen hat, vermindert sich das Interesse des Versicherten um den Betrag dieser Abgabe [17]).

§. 565. Particularrechte.

Man muß auch für die Particularrechte es als obersten Grundsatz ansehen, daß alles Gegenstand der Assecuranz seyn kann, dessen Versicherung nicht gesetzlich untersagt ist; es werden daher hier nur diejenigen aufgezählt, bei welchen letzteres der Fall ist, und die übrigen nur erwähnt, in sofern die einzelen Gesetze Vorschriften über die Art der Versicherung, das Interesse, oder sonstige Bistimmungen enthalten.

Spanien. — Gegenstand der Versicherung kann hier jede Sache seyn, die einen bestimmten, in Gelde zu schätzenden Werth hat [1]). Eine Versicherung des Schiffes begreift allen Zubehör desselben; es kann aber auch jedes für sich versichert werden [2]). Der Versicherte soll aber immer nur vier Fünftheile des Werthes nach Abzug der etwa aufgenommenen Bodmerei versichern lassen [3]). Waaren sollen bis zu dem Werthe, den sie im Abladeplatze haben, jedoch so, daß derjenige Versicherte, der mit seinen Gütern reiset, für ein Zehntheil selbst das Risico läuft, versichert werden können [4]). Nicht versichert werden darf die Fracht für die an Bord befindlichen Güter, der imaginaire Gewinn auf dieselben, Volkshauer, Bodmereiprämie, das Leben der Equipage und der Passagiere und die Gegenstände eines verbotenen Handels [5]). Bodmerei kann der Geber

---

wird, und es ist richtig, wenn dieß bei der Calculation schon in Anschlag gebracht wird. Ein solcher Verlust muß durch den Gewinn auf die Ausladung gedeckt werden. Eben so ist es, wenn der überseeische Commissionair, der remittiren soll, nur zu einem sehr nachtheiligen Course ziehen kann.

17) S. auch *Benecke* principles p. 126. — Von der Schätzuug in sofern darunter die Taxe in der Police zu verstehen ist, wird weiter unten gehandelt werden. Vergl. §. 591 ff.

1) Codigo de comercio lib. III. tit. III. secc. III. art. 848.

2) Cod. de com. l. c. art. 850. coll. art. 849.

3) Cod. de com. l. c. art. 854.

4) Ibidem art. 853. 855.

5) Cod. de com. l. c. art. 885.

versichern, nicht aber der Nehmer [6]). Der Proviant an Bord und die Freiheit der mitreisenden Personen können ein Gegenstand der Assecuranz seyn [7]). Die Reassecuranz kommt hier in beiden Gestalten vor, d. h. es ist sowohl dem Assecuradeur erlaubt, sich für den übernommenen Risico wieder versichern zu lassen; und eben so steht es dem Versicherten frei, die Solvenz des Versicherers wieder versichern zu lassen [8]); doch hat auch der Versicherte das Recht, wenn sein Assecuradeur schlecht wird, Caution zu fordern, und den Contract zu rescindiren, wenn sie ihm in drei Tagen nicht bestellt wird, ein Recht, was auch dem Assecuradeur für seine Prämie in dem Falle des Schlechtwerdens des Versicherten gegeben ist [9]). Merkwürdig ist es, daß mit dieser Bestimmung das Gesetz die Befugniß des Versicherten, die Kosten der Assecuranz versichern lassen zu dürfen, zusammenstellt [10]); wonach es fast scheint, als ob das Gesetz diese Versicherung als eine Art Reassecuranz hat betrachten wollen. Ueber den wahren Werth darf nie versichert werden. Werden Güter versichert, die in einem Lande, wo nur Tauschhandel existirt, gegen andre eingetauscht sind, so sollen sie nach dem Werthe der dagegen hingegebenen Güter geschätzt werden, und zwar nach deren Werthe im Abladeplatze unter Aufschlag aller späteren Kosten [11]). Gehört der Eigner des versicherten Gegenstandes einer feindlichen Nation an, oder beschäftigt sich das Schiff gewöhnlich mit einem Handel in Contrebande, und entsteht im letzteren Falle daher Schade, so ist die Assecuranz ungültig [12]). Dagegen ist eine Versicherung auf gute und böse Nachrichten hier ausdrücklich gut geheißen, in sofern nicht der bündige Beweis, daß entweder der Versicherte den Verlust oder der Assecuradeur die glückliche Ankunft des Schiffes zur Zeit des geschlossenen Contractes gewußt habe, geführt wird [13]).

---

6) So vereinigen sich art. 848 eod. mit art. 885. cit.
7) Art. 848. 851 eod.
8) Cod. de com. l. c. art. 852.
9) Cod. de com. l. c. art. 886.
10) Art. 852 eod.
11) Dieß folgt aus Cod. de com. l. c. art. 860.
12) Cod. de com. l. c. art. 888.
13) Art. 895 eod.

Frankreich. — Das Schiff kann mit seinem Zubehör der Ausrüstung, Provision, den aufgenommenen Geldern, der Bodmerei, der Assecuranzprämie und Prämie von Prämie versichert werden [14]). Waaren können mit allen Kosten bis an Bord versichert werden; werden aber Retouren versichert, die in einem Lande, wo der Gebrauch des Geldes unbekannt ist, eingetauscht worden, so besteht das versicherbare Interesse in dem Werthe der vertauschten Ausladung mit den Kosten des Transportes [15]). Fremde Münzen, wo die Schätzung in solchen geschah, müssen nach dem Course, den sie am Tage der geschlossenen Assecuranz hatten, reducirt werden [16]), wogegen man keine ausdrückliche Stipulation zuzulassen scheint [17]). Ist der versicherte Gegenstand über seinen wahren Werth versichert, so kann der Assecuradeur zu einer Untersuchung und Abschätzung desselben schreiten [18]). Ist weder dolus noch Betrug vorhanden, so bleibt die Assecuranz bis zur concurrenten Summe gültig; im entgegengesetzten Falle ist sie nichtig für den Versicherten, der also in diesem Falle die Prämie bezahlen muß; was auch eben so ist in dem Falle einer doppelten Assecuranz [19]). Reassecuranzen sind erlaubt [20]), dagegen aber kann keine Fracht von Gütern, die an Bord sind, versichert werden, wenn gleich die Versicherung schon verdienter Fracht gestattet ist [21]). Eben so wenig kann imaginairer Gewinn, Volkshauer und Assecuranzprämie versichert werden [22]). Was die

---

14) Cod. de comm. art. 334. 342. cf. Ord. de la marine art. 7 h. t.

15) Code de comm. art. 339. 340. cf. Ord. de la marine art. 65 h. t. (III. 6.)

16) Code de comm. art. 338, conf. Declaration du roi 17. Août 1779 art. 11.

17) Dieß scheint wenigstens daraus zu folgen, daß der code die Zulässigkeit derselben nicht ausdrücklich ausspricht, ungeachtet das Handelstribunale von Rouen dieß forderte. Vergl. Observations du trib. et cons. de comm. de Rouen sur le project etc. II. p. 349. S. auch *Boulay-Paty* l. c. III. p. 405.

18) Code de comm. art. 336.

19) Art. 357 — 359. eod. cf. Ord. de la marine art. 22. 23 h. t.

20) Code de comm. art. 342. Ord de la marine art. 20 h. t. (III. 6.)

21) Code de comm. art. 347. cf. Ord. de la marine art. 15. h. t. Declaration du roi 17. Août 1779 art. 6.

22) Code de comm. art. 347. Ord. de la mar. art. 15 — 18 h. t.

Bodmereigelder selbst betrifft, so war deren Versicherung den Bodmereinehmern untersagt [23]), und wenn man keine Antinomie annehmen will, so muß man auch nach dem code de commerce[24]) das Verbot auf den Nehmer beschränken, so daß der Bodmereigeber sein Capital mit Ausschluß der Prämie versichern darf. Lebensversicherungen waren durch die Ordonnanz untersagt [25]), der code de commerce übergeht diese Frage. Indem er aber ausdrücklich alles für versicherbar erklärt, was sich in Gelde schätzen läßt, scheint er die Versicherung eines Interesse, welches man an dem Leben eines Menschen hat, nicht auszuschließen, zumal da er die Gegenstände die nicht versichert werden können, ausdrücklich specificirt, also das Weglassen eines Verbotes, welches sich in der Ordonnanz findet, darauf hindeutet, daß man das Verbot nicht mehr wollte, und wenn gleich die mehrsten Juristen [26]) entgegengesetzter Meinung sind, so hat doch die Regierung nothwendig diese Assecuranz für erlaubt ansehen müssen, wie sie 1820 eine Lebensversicherungsgesellschaft octroyirte [27]). Zu bemerken ist noch, daß wenn einer aus der Equipage oder ein Passagier Güter in Frankreich versichern lassen will, die er aus

---

23) Ord. de la marine l. c. art. 16.

24) Vergl. den art. 334 mit art. 347. S. auch *Boulay-Paty* l. c. III. p. 492.

25) Ord. de la marine art. 10 h. t. (III. 6.)

26) S. *Locré* esprit du c. de c. IV. p. 75. *Laporte* l. c. sur l'art 334. *Estrangin* sur Pothier p. 35. *Delvincourt* instit. II. p. 345. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 49. 6 sq. Der einzige, *Pardessus* l. c. II. p. 303, hat die richtige Meinung.

27) Ordonnance du roi du 11. fevr. 1820. Wenn man Zweifel aufgeworfen hat, ob der König eine solche Ordonnanz erlassen und dadurch bestehenden Gesetzen derogiren konnte, so übersieht man, daß gerade das Gesetz, nämlich der code de c, die Frage nicht entscheidet, es also nur darauf ankommt, ob die allgemeinen Gründe, die man für die Ungültigkeit dieser Assecuranz aufgestellt hat, von der Regierung gut geheißen wurden. Die Raisonnements einiger Schriftsteller können unmöglich von dem Gewichte erscheinen, daß sie als Verletzung der Grundgesetze erscheinen lassen, was im Grunde nur eine, der ihrigen entgegenstehende, Ansicht und auch nur indirecte ausspricht. — Es wäre indessen nicht zu verwundern, wenn jetzt, nach den neusten Ereignissen in Frankreich, die hier nicht gebilligte Ansicht dort vorherrschend würde.

fremden Ländern mit sich führt, er ein Connossement in den Händen des Französischen Consuls in dem Abladeplatze, oder in dessen Ermangelung eines dortigen namhaften Französischen Kaufmannes oder des Magistrats lassen muß [28]).

Holland. — Untersagt ist hier die Versicherung der Volkshauer, der Caplaken oder Primage des Schiffers, der Schiffe, die zum Vollen mit Bodmerei beschwert sind, letztere jedoch nur dem Nehmer, der Geber dagegen kann die hergeliehenen Gelder jederzeit versichern lassen; ferner dürfen die Gegenstände, mit welchen nach den Gesetzen des Landes kein Handel getrieben werden darf, nicht versichert werden [29]). Ohne Interesse kann keiner eine Assecuranz auf einen Gegenstand schließen; daher ist doppelte Assecuranz nicht zulässig, und eine Versicherung über den Werth eines Gegenstandes nur bis zu dessen wahrem Werthe gültig [30]). Dagegen ist Assecuranz auf gute und schlechte Nachrichten zulässig [31]). Schiffe können, und zwar jetzt selbst nach ihrem Abgange [32]), für ihren vollen Werth mit allem Zubehör und den Kosten bis in See versichert werden [33]). Güter dürfen für den Einkaufswerth mit allen Kosten bis an Bord, der Prämie, Fracht und den Zöllen versichert werden, die letzteren beiden Gegenstände fallen jedoch wieder weg, wenn die Waare den Bestimmungsort nicht erreicht, sie also nicht bezahlt werden, mithin den Werth des Gegenstandes nicht vermehren; was jedoch hinsichtlich einer vorausbezahlten Fracht nicht der Fall ist [34]). Fracht kann zum Vollen versichert werden, jedoch vermindert sich die versicherte Summe im Falle eines Unglücks um so viel als der Schiffer dadurch weniger an Kosten und Volkshauer zu bezahlen hat [35]). Imaginairer Gewinn wird in der Police taxirt, gilt aber nur von dem, nach dem bisherigen, versicherbaren Werthe der Güter [36]). Bei Lebens-

---

28) Code de comm. art 345.

29) Niederländ. Handelsgerichtsbuch B. II. Tit. IX. Art. 34. 44.

30) Art. 4. 8. 9. eod.

31) Art. 30. eod. coll. Art. 19.

32) Art. 37 eod.

33) Niederländ. H. G. B. a. a. O. Art. 36.

34) Ebendas. Art 46. — 47. 48.

35) Art 50. 51. eod.

36) Art. 49. eod.

versicherungen steht die Schätzung des Interesse in der Willkühr der Parteien, gegen Sclaverei dagegen wird zwar auch eine bestimmte Summe versichert, zu Lasten des Assecuradeurs ist dagegen nur diejenige Summe, die für die Auslösung wirklich bezahlt wird [37]). — Güter eigner Fabrik oder Production können zu dem Preise, zu welchem sie im Ladeplatze verkauft werden konnten, eingetauschte Güter dagegen zu dem Preise, der dafür im Löschplatze zu machen war, versichert werden; sind aber Waaren in einem Lande, wo der Handel nur durch Tausch getrieben wird, eingetauscht, so ist der Werth der dafür gegebenen Waaren unter Aufschlag der Transportkosten zum Grunde zu legen [38]). Bei einer Versicherung von imaginairem Gewinne besteht das legale Interesse in dem Gewinne, den man im Bestimmungsorte erweislich gemacht hätte, wenn die Güter ihn erreichten [39]). Merkwürdig ist die Vorschrift, daß da, wo auf einen völlig versicherten Gegenstand ohne Noth und allein in den Nutzen des Nehmers Bodmerei genommen wird, der Geber in die Rechte, die derselbe gegen seinen Versicherer hat, bis zur concurrenten Summe eintritt [40]).

Preußen. — Untersagt sind hier Assecuranzen über Gefahren, die mit verbotenen Handlungen verbunden sind, daher auch auf Gegenstände, mit denen zu handeln verboten ist, so wie auf Kriegsbedürfnisse, die Feinden gehören oder zugeführt werden, so wie Provisionen, die in feindliche Festungen oder Magazine geliefert werden sollen, und Kriegscontrebande [41]). Sein eignes Leben kann jeder versichern, nur nicht für den Fall einer Verwirkung desselben durch Verbrechen; das Leben eines Dritten dagegen können nur dessen Aeltern, Kinder, Ehegatten und Verlobte versichern lassen; andren

---

37) Niederl. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 52. 54.

38) Ebendas. Art. 59. 60. 61.

39) Art. 62. 63. eod.

40) Niederl. H. G. B. Art. 45. a. a. O. Die Verordnung erklärt sich daher, daß ein mit Bodmerei beschwerter Gegenstand nicht versichert werden darf, als so weit sein Werth den Betrag der Bodmerei übersteigt, also durch die Bodmerei ratione des Nehmers die Versicherung des Gegenstandes selbst ungültig werden würde.

41) Preuß Landrecht. Thl. II. Tit. VIII. §. 1952 — 1967.

steht dieß nur frei, nachdem sie seine gerichtliche Einwilligung dazu erlangt haben [42]). Die Freiheit eines Menschen gegen See= und Türkengefahr, Barbaresken, feindliche Nehmung und Gefangenschaft kann jeder, auch ohne dessen Einwilligung, versichern lassen; zu einer Versicherung gegen andre Gefahren muß aber derjenige, dessen Frei=heit der Gegenstand derselben ist, seine Einwilligung gerichtlich er=theilen [43]). Volkshauer und Frachten dürfen hier versichert werden, so weit sie vorausbezahlt sind [44]). Kein Gegenstand darf über den wahren, gemeinen Werth, den er zur Zeit der geschlossenen Assecu=ranz hat, versichert werden [45]). Das Schiff wird mit allen Kosten der Ausrhedung, Provision, vorausbezahlter Volkshauer und Assecu=ranzprämie; wo die Fracht abgesondert versichert ist, aber nur ohne die Ausrüstungskosten, versichert [46]). Waaren dürfen nur für den Einkaufswerth mit der Prämie und allen Kosten bis an Bord, Frachten zu ihrem Betrage, inclusive der Havarie ordinaire, versichert werden [47]). Auf das Steigen und Fallen der Waarenpreise können nur Kaufleute, und auch diese nicht, wo sie eine dem gemeinen Wesen nachtheilige Preissteigerung dadurch bezwecken, Assecuranzen schließen [48]). Ueber das wahre Interesse haftet der Assecuradeur nie; auch da nicht, wo auf Interesse oder Non=Interesse versichert ist [49]). So weit der Gegenstand bereits mit Bodmerei beschwert ist, ist es dem Nehmer untersagt, ihn zu versichern, also kann er, wo nicht der ganze Werth vorgeschossen ist, so viel wie frei blieb, versichern [50]).

---

42) Dasselbe a. a. O. §. 1968 — 1974. Unter dem Ausdruck Kinder sind aber Descendenten überhaupt zu verstehen. A. L. R. I. I. §. 40 ff. II. VIII. §. 1972.

43) Preuß. Landr. II. VIII. §. 1975 — 1978.

44) Ebendas. §. 1981. 1982.

45) Preuß. Landr. a. a. O. §. 1984. 2000.

46) Dasselbe. a. a. O. §. 1984 — 1986.

47) §. 1987 — 1990 eod.

48) §. 1992 — 1994. eod. Die Prämie fällt an den Fiscus, und die Contrahenten werden überdieß criminell bestraft.

49) Dasselbe. §. 1995 — 1997. a. a. O. Die Assecuranz bleibt aber, wo über das Interesse versichert ist, bis zu dessen Belauf gültig.

50) Ebendas. §. 1998. 1999. Der Vertrag für ein Mehreres ist un=gültig und der Versicherte verliert die Prämie.

Rußland. — Nach den Worten der Gesetze sind Assecuranzen hier im vollsten Umfange erlaubt, selbst auf Bodmerei und auf Gegenstände, die der Gefahr bereits längere Zeit ausgesetzt waren [51]). Nur darf der Bodmereigeber sich nicht über sechs pro Cent Zinsen stipuliren und zugleich versichern lassen. Dieß wird als Wucher bestraft [52]). Peinlich bestraft wird auch jede falsche Versicherung, unter welcher man versteht, wenn einer etwas als sein Eigenthum versichern läßt, was ihm nicht gehört, oder wenn er eine doppelte Versicherung oder eine Assecuranz über den wahren Werth schließt [53]). Wird nicht der volle Werth der Sache versichert, so trägt der Versicherte das Risico a rata mit dem Assecuradeur [54]). Aus der Bestimmung, daß Assecuranzen auf Sachen, die bloß in der Einbildung existiren, für falsche Versicherung gelten solle [55]), scheint abzuleiten, daß die Assecuranz auf imaginairen Gewinn hat verboten werden sollen. Ausdrücklich untersagt dagegen ist Versicherung auf Contrebande oder verbotene Waaren [56]). Dagegen ist Reassecuranz, wenigstens ausdrücklich die Versicherung der Solvenz des ersten Assecuradeurs erlaubt [57]). Ueber die Art, das versicherte Interesse zu schätzen, finden sich hier keine Bestimmungen.

Schweden. — Untersagt sind hier Assecuranzen auf Wetten, auf Volkshauer, Munition und das Leben der Menschen [58]). Ungültig sind auch Assecuranzen auf das Eigenthum der Feinde des Reiches [59]). Dagegen kann das Schiffsvolk sowohl seine Freiheit gegen Türkengefahr, so wie auch Güter, die sie im Schiffe verluden, versichern, so wie auch Assecuranz auf gehofften Gewinn erlaubt ist [60]). Schiffe werden zu ihrem Werthe zur Zeit der Absegelung,

---

51) Russ. Ordn. der Handelsschifffahrt. Hauptst. X. Art. 181. 198. 201.
52) Dieselbe. a. a. O. Art. 201. 202.
53) Ebendas. Art. 203. 204. coll. Art. 183. eod.
54) Art. 189. eod.
55) Dieselbe. Art. 204.
56) Art. 200. ebendaselbst.
57) Dieselbe. Art. 214. a. a. O.
58) *Sweriges* Rikes sioelag. försäkrings-balk (Abtheilung VI) Cap 5. Försäkrings-stadga 1750. om försäkring. art. 3. §. 5. 7.
59) Försäkrings-stadga l. c. §. 6. sioelag l. c.
60) Försäkrings-stadga l c. §. 1. 5.

mit allem Zubehör, der auf die Hand gegebenen Gage und der Prämie, Güter aber in der Regel zu ihrem wahren Werthe mit den Kosten bis an Bord, inclusive der Provisionen und Prämie versichert [61]). Davon machen jedoch Güter, die als Retouren (? återkommanda) von Plätzen außerhalb Europas kommen, eine Ausnahme: diese dürfen für die Hälfte mehr als ihr Einkaufswerth beträgt, versichert werden [62]). Auch macht es keinen Unterschied, ob der Gegenstand der Gefahr bereits ausgesetzt ist oder nicht [63]). Versicherung über den wahren, nach dem bisherigen gesetzlich bestimmten, Werth ist ungültig und wird im Falle betrüglicher Absicht bestraft [64]). Reassecuranzen sind hier sowohl dem Versicherer, wie, in dem Falle da dieser etwa zurückkäme, dem Versicherten erlaubt [65]).

Dännemark. — Verboten ist hier die Assecuranz auf das Leben der Menschen, imaginairen Gewinn und alles was ungewiß ist [66]). Das Schiff wird für seinen Werth mit allem Zubehör, jedoch mit Ausschluß der Munition, Provision und Volkshauer, Güter zu ihrem Werthe mit allen Kosten bis an Bord, inclusive der Provisionen und Prämie oder auch nach dem laufenden Marktpreise (efter markets gang), versichert [67]). In der Regel darf kein andrer Werth versichert werden. Retouren aus Ostindien können aber zu dem doppelten des Einkaufswerthes, und solche die aus andern Ländern außerhalb Europa's kommen, um 50 pro Cent über den Einkaufspreis versichert werden [68]). Auf Gegenstände, die der Gefahr bereits ausgesetzt sind, kann bei Reisen nach entfernten

---

61) *Sweriges* Rikes sioelag l. c. cap. 5. Försäkrings-stadga l. c. §. 2. 3.

62) Försäkrings-stadga l. c. §. 4.

63) Ibid. art. 4. § 7. 8.

64) *Swer* Rik. sioelag l. c. cap. 6. Försäkrings-stadga 1750. Om försäkring art. 3. §. 3. Articlar som gemensamt angå försäkrings oeh Hafweri-Mål. art. 2.

65) Försäkrings-Stadga. Om försäkring. art 10. §. 1. 2

66) Gesetzb. Christian V. B. IV. Cap. VI. Art. 5. Convention imellem Khvn Asseurance compauie. ved asseurering art. 3.

67) Christian V. danske lov l. c. Convention etc. l. c. art. 2. 3.

68) Convention etc. l. c. art. 3. Gesetzb. Christians V. a. a. O. Art. 6.

Plätzen Assecuranz geschehen, nicht aber auf schon verlorne Schiffe und Güter [69]). Assecuranzen über den wahren Werth des versicherten Gegenstandes sind ungültig [70]).

England. — In England ist der Begriff des versicherbaren Interesse sehr weit ausgedehnt. Indessen wird doch auch hier ein legales Interesse zur Rechtsbeständigkeit der Assecuranzen erfordert. Gesetzlich untersagt sind Assecuranzen auf Heurathen, Geburten, Taufen [71]), auf den Preis der Staatspapiere [72]). Ueber die einzelen Gegenstände der See-Assecuranzen bemerke man: 1) Das Schiffsvolk so wenig wie der Schiffer kann seine Gage, oder was er an deren Statt im Bestimmungshafen erhalten soll, versichern [73]); wohl aber steht es ihnen frei, Güter, die sie an Bord haben, versichern zu lassen [74]). 2) Imaginairer Gewinn kann, nach den jetzt ausgesprochenen Grundsätzen, versichert werden [75]); doch hängt der Beweis des Interesse auch hier von der Thatsache ab, daß die Waare bei glücklicher Ankunft Gewinn gegeben haben würde [76]). 3) Reassecuranzen waren ursprünglich gänzlich frei und erlaubt; sie wurden aber häufig gemißbraucht und zu einem Gegenstande der Speculation auf das Steigen und Fallen der Prämien gemacht [77]), so daß die Gesetzgebung sich genöthigt sah, einzuschreiten. Das Recht zur zweiten Versicherung wurde durch eine Parlamentsacte auf den Fall beschränkt, da der erste Versicherer schlecht werden oder sterben sollte [78]); doch haben auch in diesen Fällen nur der Versicherer oder seine Vertreter das Recht zur Reassecuranz; wenigstens liegt dieß

---

69) Convention etc. l c. art. 5. 6. conf. Gesetzb. Christians V. B. IV. C. VI. Art. 9.

70) Gesetzb. Christians V. a. a. O. Art. 6

71) Stat. 6. Geo. I. c. 18.

72) Stat. 47. Geo III. c. 38.

73) Webster c. de Fastet. Term. reports VII. p. 157.

74) King c. Glover. New reports II. p. 206.

75) Grant c. Parkinson. *Park* l. c. p. 267. sq. *Marshall* l. c. I. ch. III. §. 8. Barclay c. Cousins. *East* reports II p. 544.

76) Hodgson c. Glover. East reports VI. p. 316. Eyre c. Glover. *ibid.* XVI. p. 218.

77) Vergl. *Marshall* l. c. I. ch. IV. §. 3. *Park* l. c. ch. XV.

78) Stat. 19. George II. c. 37. §. 4.

in den Worten der Acte, und auch Schiftsteller [79]) sprechen dem Versicherten die Befugniß ab, die Solvenz seines Assecuradeurs zu versichern. Dieses Verbot wird auch auf Reassecuranzen, die in England für Fremde gemacht werden, ausgedehnt [80]). 4) Sobald der Handel in einem Gegenstande gesetzwidrig ist, kann auch keine gültige Versicherung darauf geschehen, was überhaupt von allem gilt, was den Gesetzen zuwider ist. Daher kann 5) auf den Handel mit Feinden jetzt keine Versicherung geschehen. Ursprünglich sah man darin nur ein Mittel des Gewinnes für die Inländer [81]); jetzt aber ist die Illegalität dieser Assecuranz durchaus anerkannt [82]); wiewohl eine gehörig ertheilte Licenz die Versicherung gültig macht [83]), wenn der Handel innerhalb der durch die Licenz vorgezeichneten Gränzen bleibt. 6) Güter deren Ein- oder Ausfuhr verboten ist [84]), oder bei deren Ein- oder Ausfuhr eine Verletzung der Zollgesetze bezweckt wird [85]), können nicht gültig versichert werden; jedoch nimmt man dabei keine Rücksicht auf die Ein- oder Ausfuhrgesetze andrer Länder [86]). 7) Assecuranzen auf Handel, der den Gesetzen über den Colonialhandel, oder den Privilegien ausschließlich octroyiter Compagnien entgegen ist, sind ungültig [87]), und in dem Falle, da der Unterthan eines fremden Landes in Folge von Tractaten einen Handel treiben darf, wird die Assecuranz ungültig, wenn der Versicherte

---

79) *Park* l. c. Andrer Meinung zum Theil *Marshall* l. c. p. 115. Die Worte der Acte sind: „that it shall not be lawfull to make reinsurance, unless the insurer shall be insolvent, become bankrupt or die. In either of which cases such insurer, his executors, administrators or assigns may make reinsurance to the amount of the sum before by him insured“ etc.

80) Andree c. Fletcher Term. reports II. p 161.

81) S. *Marshall* l. c. Bell c. Gilson *Puller* et *Bosanquets* reports I. p. 345.

82) Potts c. Bell. Term. reports VIII. p. 548.

83) Vergl. Vanhastals c Halhed *East* reports I. p. 487. Vandyk c. Whitmore ibid. p. 475. Schröder c. Vaux *ibid.* XV. p. 52.

84) *Park* l. c. chapt. XIII. *Molloy* l. c. lib. II. c. VII. §. 15.

85) Stat. 4 et 5. William et Mary. ch. 15.

86) *Marshall* l. c. p. 53 sq.

87) Stat. 9. 10. William III. c. 44. coll. stat. 33. Geo. III. c. 52. cf. Lubbock c. Potts. East reports VII. p. 449.

sich nicht streng an die Vorschriften und Stipulationen des Tractates hält [88]). 8) Sclaven dürfen, da seit 1807 der Sclavenhandel abgeschafft ist, nicht versichert werden [89]). 9) Lebensversicherungen sind erlaubt, wenn nur ein legales Interesse zum Grunde liegt. Daher wurde z. B. die Assecuranz auf das Leben eines Schuldners, der einen Wechsel über eine Spielschuld ausgestellt hatte, für illegal erklärt, weil die Schuld selbst es war [90]). 10) Caper, und auch die Mannschaft der Kriegsschiffe dürfen ihr Interesse in den Prisen, die sie gemacht haben, versichern, und zwar auch der joint captor [91]), und selbst für den Fall, da die Prise unrechtmäßig war, für den Fall, daß der Captor auf Schadenersatz in Anspruch genommen wird [92]). Wettassecuranzen, so wie Assecuranzen auf Interesse oder Non-Interesse wurden ursprünglich von den Gerichten als ungültig behandelt [93]). Später hin neigte sich die Ansicht der Gerichte mehr dahin, diese Assecuranzen aufrecht zu erhalten [94]); bis sie endlich gesetzlich verboten wurden [95]). Nur brittische Capern, und denen die Güter aus Portu-

---

88) Bird c. Appleton. Term. reports VIII. p. 562. conf. Marshall l. c. p. 59 sq. und siehe Chalmers c. Bell. *Bosanquet* et *Puller* reports III. p. 604.

89) S. stat. 47. Geo. III. st. 1. c. 36. cf. *Tomlins* law-dictionary s. v. slaves.

90) Dwyer c. Edie *Park* l. c. ch. XXII. Die Erlaubniß, das legale Interesse auf das Leben eines Menschen zu versichern, s. in den charters der verschiedenen Compagnien und vergl. stat. 14. Geo. III. c. 48. Stat. 39. Geo. III. c. 83, welche die Globe insurance company incorporirte, erwähnt selbst der Assecuranzen „on survivorship."

91) S. Le Cras c. Hughes *Park* l. c. p. 406. *Marshall* l. c. ch. IV. sect. 1. Lord Eldon und Lord Ellenborugh waren, ersterer in Lucena c. Crawfurd (New rep. II. p. 323.), letzterer in Routh c. Thompson (East reports XI. p. 432.) der Meinung, daß die Gratification, die ein Captor in der Regel von der Krone erhalte, wenn er ein feindliches Schiff aufbringe, nicht versicherbar sey.

92) Arg. der Entscheidung in Böhm c. Bell Term reports VIII. p. 154.

93) Noch 1691 und 1692 in Martin c. Sitwell und Goddart c. Garrett. S. auch *Marshall* l. c. I. ch. IV. §. 2. und *Park* l. c. ch. XIV.

94) De Pailea c. Ludlow. Dean c. Dicher. Goss c. Withers. S. *Marshall* l. c. p. 101. sq.

95) 1746 durch stat. 19. Geo. II. c. 37. §. 1.

gal und Spanien verführen, steht Assecuranz ohne Interesse frei [96]). Auch wird das Verbot nur auf Engländer, nicht auf Fremde bezogen [97]). 12) Havariegelder kann der Darleiher, nicht aber der Entlehner gültig versichern [98]). 13) Schiffe werden nach der Englischen Police mit allem Zubehör, Ausrüstung, Munition ꝛc. versichert, Güter als zu dem Einkaufspreise mit den Kosten versichert [99]) angesehen. Die Fracht darf Brutto versichert werden [100]). Doch sind hier weder Gesetze noch Entscheidungen so bestimmt, daß sie eine Pflicht des Versicherten begründen. Vielmehr kommt in einigen der allegirten Urtheile nicht selten der Ausdruck vor, daß der Versicherte sich dagegen, daß bei Regulirung von Schäden der erwähnte Maasstab angewendet werde, durch eine Taxe in der Police sichern könne. 14) Daß nicht blos der Eigenthümer einer Sache sein Eigenthum (absolute property) versichern lassen dürfe, sondern daß auch das indirecte Interesse (qualified property) zur Assecuranz befuge, ist vielfältig entschieden. So kann der Eigenthümer, der sein Eigenthum verpfändete oder zum Gegenstande einer mortgage machte, sowohl, wie der Pfandgläubiger oder mortgagee [101]), der Consignatair, Factor oder Agent seine Provision und Vorschüsse [102]), oder eine Forderung an den Consignanten [103]); der Cargadeur und jeder dem aus der glücklichen Ankunft einer Sache Nutzen erwächst, der Befrachter, soweit er für den Verlust des Schiffs aufkommt [104]), der-

---

96) Stat. 19. Geo. II. l. c. §. 2. 3.

97) Thellusson c. Fletcher *Marshall* l. c. *Park* l. c. Crawfurd c. Hunter Term reports VIII. p. 13.

98) Glover c. Black *Park* l. c.

99) Johnson c. Sheldon *East* reports II. p. 581. Usher c. Noble idem XII. p. 639

100) S. Forbes c. Espinall East rep. XV. p. 324. *Stevens* on average part II. art. 3.

101) Der Mortagor nach Levin c. Suasso *Marshall* l. c. ch. XIII. §. 6. Der mortgagee nach dem Ausspruch Lord Eldons in ex parte Yallop. *Vesey* reports XV. p. 60. und ex parte Houghton ibid. XVII. p. 253.

102) Flint c. Le Mesurier cf. *Park* ch. XIV. *Marshall* ch. IV. §. 1. Wolff c. Horncastle *Bos. & Pull.* rep. p. 316

103) Godin c. London asurance company Burrows reports I. p. 489.

104) Hobbs c. Hannam *Campbell* reports III. p. 93

jenige, dem ein Connossement cedirt ist [105]), kurz jeder, dem aus dem ganzen oder theilweisen Untergang einer Sache Nachtheil erwächst, darauf sein Interesse versichern. 15) Doppelte Versicherung ist nicht gerade ungültig; aber der Versicherte kann nur einmal Schadenersatz verlangen, und der Assecuradeur, der solchen bezahlt, mag sich a rata an den anderen Versicherer erholen [106]).

Nordamerica. — Auch hier fordert man ein legales Interesse. Wettassecuranzen sind, wenigstens in Massachusetts, ungültig [107]), wogegen man sie in Neuyork aufrecht hält [108]). Ungültig sind alle Assecuranzen, die den Gesetzen oder der Sittlichkeit zuwider laufen. Daher kann der Handel mit dem Feinde kein Gegenstand einer Versicherung seyn; obgleich Americaner, die das Eigenthum, was sie bei dem Ausbruche des Krieges in Feindes Land haben, nach Hause schaffen, dieses versichern können [109]). Eben so kann derjenige, dessen Güter der Feind gewaltsam eintauschte, die dagegen erhaltenen Sachen versichern lassen [110]). Eine von dem Feinde erhaltene Licenz, giebt dem Schiffe oder der Ladung einen feindlichen Character und macht die Assecuranz ungültig [111]), selbst wenn die Reise nach einem neutralen Lande geht, und der Minister dieses Landes die Licenz anschaffte [112]). Jedoch werden in Massachusetts Assecuranzen auf Reisen, die durch eine feindliche Licenz gegen Aufbringung gesichert sind, als gültig behandelt [113]). Versicherungen

---

105) M'Andrew c. Bell. *Espinasse* reports I. p. 373.

106) Newley c. Reed. *Marshall* l. c chapt. XV. §. 4.

107) Amory c. Gilman *Phillipps* treatise p. 2. not. Lord c. Dalles ibid p. 39.

108) Juhel c. Church *Phillipps* l. c. p. 2. Glendening c. Church ibid. p. 39.

109) *Phillipps* l. c. p. 29. sq.

110) Jenks c. Halledt. Phillipps l. c. p. 31.

111) The Julia, the Aurora, the Hiram. Phillipps l. c. p. 35.

112) Anders entschieden in Connecticut in Bulkley c. Derby fishing company. Nach der Entscheidung des supreme court of united states in dem Falle der Ariadne aber ist das Segeln unter feindlicher Licenz an sich eine Illegalität Vergl. *Phillipps* l. c. S. auch Ogden c. Barker.

113) Perkins c. N E. mar, ins. comp. Hayward c. Blake *Phillipps* l. c.

gegen die Ein= und Ausfuhrgesetze des Landes sind ungültig [114]). Da Fremde keinen Antheil an Americanischen Registerschiffen haben können, so dürfen sie einen solchen auch nicht versichern [115]). Gesetze andrer Länder kommen in dieser Hinsicht nicht in Betracht [116]). Assecuranzen auf Lotterien sind in Neuyork für ungültig erklärt [117]). Das Schiffsvolk kann nicht seine Gage, wohl aber, was es an Gütern an Bord hat, versichern lassen [118]). Dem Schiffer, „der mehr Zutrauen verdient“ steht diese Assecuranz frey [119]). Der Bodmereigeber mag den hergeliehenen Betrag versichern; der Nehmer aber den verbodmeten Gegenstand nur für soviel, als er mehr als den geborgten Betrag werth ist [120]). Das indirecte Interesse kann hier ebenso wie in England (vergl. S. 122.) versichert werden [121]). Nur das wahre Interesse kann versichert werden. Betrügliche Ueberschätzung des versicherten Gegenstandes macht die ganze Assecuranz ungültig [122]); doch steht den Partheien eine Versicherung nach einem zu hohen Preise, frey, wenn die Schätzung nur nicht übermäßig ist [123]). Schiffe werden zu ihrem vollen Werthe mit Inbegriff alles Zubehörs und der Ausrüstung, die Fracht wird brutto, und Güter zum Einkaufspreise mit allen Kosten, wirklich bezahlten Provisionen und Prämie, die Prämie von der Prämie mit eingeschlossen, versichert [124]). Imaginairer Gewinn kann versichert werden und man fordert zum Beweise des Interesse nicht, daß bewiesen werde, der Gewinn würde bei glücklicher Ankunft gemacht seyn, sondern es genügt der Verlust der Waare [125]). Bei Reassecuranzen besteht das

---

114) *Phillipps* l. c. p. 35.
115) Duncanson c. M'Clure.
116) Gardiner c. Smith Phillipps l. c. p. 36. 37.
117) *Phillipps* l. c. p. 40.
118) *Phillipps* l. c.
119) Foster c. Hoyt. ibid. p. 40.
120) *Phillipps* l. c. chapt. III. sect. 6. 7. — Harman c. Vanhatton, Williams c. Smith.
121) Ueberhaupt Phillipps l. c. p. 41. — 51.
122) Phillipps l. c. p. 306.
123) Hodgson c. mar. ins. co. *Phillipps* l. c. p. 307.
124) Ueberhaupt *Phillipps* l. c. Chapt. XIV. sect. 2. p. 320. sq.
125) Laomis c. Shaw, Abbott c. Sebor, Mumford c. Hallett, Fosdick c. Norwich marine insurance comp. conf. *Phillipps* l. c. p. 47.

Intereſſe in dem Betrage der erſten Verſicherung nebſt den Koſten der Reaſſecuranz [126]). Doppelte Aſſecuranz hat im Ganzen die Wirkung wie in England (oben S. 123.). Dagegen aber pflegt die Americaniſche Police die Clauſel zu enthalten, daß im Falle der Verſicherte eine frühere Aſſecuranz geſchloſſen haben ſollte, die vorliegende nur für ſo viel gültig ſey, als die frühere Police nicht decke. Dann haften nur in dem Falle einer gleichzeitigen Aſſecuranz die Verſicherer a rata und es wird ſelbſt der Beweis, daß von zwei Policen von einem Datum, die eine zu einer früheren Stunde gezeichnet worden, oder daß die Police poſtdatirt ſey, zugelaſſen [127]). Noch iſt ſchließlich hinſichtlich des Intereſſe ein ausgeſprochenes Princip anzuführen. Wenn nämlich jemand in einem illegalen Handel begriffen iſt, auf den die Strafe der Confiscation der Waare oder deren Werthes ſteht, ſo iſt damit ſein Intereſſe noch nicht unbedingt verloren, weil, im Falle des Unterganges des verſicherten Gegenſtandes, der Staat deſſen Werth fordern kann [128]). Wirkliche Confiscation aber nimmt ihm ſein Intereſſe; ſo wie auch die bloße Confiscabilität dieſe Wirkung hat, wo allein Confiscation der Waare auf den Handel geſetzt iſt, wie z. B. 1809 auf die Einfuhr Engliſcher Waaren [129]).

§. 566. Hamburger Recht.

In Hamburg ſind Aſſecuranzen im volleſten Umfange erlaubt. Die Aſſecuranzordnung kennt ſogar eine Art von Wettaſſecuranz, welche ſie erlaubt, nämlich auf das Fallen und Steigen der Waarenpreiſe [1]). Sonſt aber iſt zur Gültigkeit der Aſſecuranz immer erforderlich, daß der Verſicherte ein Intereſſe habe; und iſt er von deſſen Nachweiſung nie, ſelbſt dann nicht frey, wenn er ſich die Befreyung davon ausdrücklich ſtipulirt hätte [2]). Dieſes Intereſſe aber

---

126) *Phillipps* l. c. p. 325.

127) Eine bedeutende Anzahl von Entſcheidungen ſ. bei Phillipps l. c. p. 326. sq.

128) United states c. Grundy. cf. *Phillipps* l. c. p. 28.

129) Act of congress March 1809. U. S. L. V. 195. S. auch Fontaine c. Phoenix insurance Comp.

1) Hamb. Aſſecuranz- und Havarieordn. 1731. Tit. III. Art. 2.

2) Hamb. A.- u. H.- O. Tit. XIII. Art. 2. conf. Tit. II. Art. 3.

kann jeder zu Vollem versichern lassen, und es ist selbst gesetzlich ausgesprochen, daß der Versicherte nicht verbunden sey, einen Theil des Risico selbst zu laufen [3]). Ja man hat sogar das Assecuriren durch Strafgesetze, nach denen derjenige, der sich ruinirt, indem er große Unternehmungen macht, ohne zu versichern, in die Classe der leichtsinnigen Falliten (Bd. I. §. 199.) gesetzt wird [4]) zu befördern gesucht. Ueber die Art, das versicherbare Interesse zu schätzen, enthalten die Hamburger Gesetze wenig oder gar nichts.

Schiffe können ohne Zweifel für ihren vollen Werth mit Einschluß alles Zubehörs, der Volkshauer, Ausrüstungskosten ꝛc. versichert werden. Nur sollte dann die Fracht netto versichert werden; wogegen sonst Versicherung der Brutto-Fracht durchaus als erlaubt, und dem Gebrauche gemäs, anzusehen ist, und zwar so sehr, daß bei Abfassung der Bedingungen von 1800 diese als Norm zum Grunde gelegt seyn muß [5]).

Güter sollen nach dem Einkaufspreise mit allen Kosten bis an Bord versichert werden, doch wird ein partieller Schade hier in sofern nach dem Börsenpreise regulirt, als dasjenige, um welches dieser durch eine Beschädigung vermindert ist, über die Taxe in der Police vertheilt wird, so daß der Assecuradeur so viele Procente von der versicherten Summe trägt, als der Verkauf der beschädigten Waare weniger austrägt, wie dieselbe im gesunden Zustande werth gewesen wäre [6]).

---

3) Ebendas. Tit. III. Art. 3.

4) Hamb. Neue Fallitenordn. Art. 104.

5) Vergl. Bedingungen nach welchen vom 1. Jan. 1800 die Assecuradeur ꝛc. zeichnen §. 34. Nach lit. a. bezahlt nämlich der Versicherer als Schaden an der Fracht dasjenige, was der Empfänger der Ladung nicht zu bezahlen hat, z. B. bei geworfenen Gütern ꝛc. Dieß ist nur denkbar, wenn die Brutto-Fracht versichert ist. Der Verfasser der „Bemerkungen zu den jüngsterschienenen Bedingungen ꝛc.“ Hamb. 1800 mißversteht die Clausel ganz.

6) Arg. A.- u. H.-O. Tit. XII. Art. 4. Eben so die Pläne der 4. A. S. 15; 7. A. C.; n. 3. V. G. 16; A. C. 16; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; n. 2. A. C.; M. A. C.; P. A. C.; H. A. G. 15; 11. A. C.; L. A. C.; L. V. G.; n. S. A. C. 15; A. C. 26. S. Beneke System I. S. 418. ff. Archiv f. d. Handelsrecht I. S. 441. ff. Die Untersuchung der Frage, ob dieß richtig sey, unten.

Imaginairer Gewinn darf hier versichert werden [7]). Die Art der Versicherung desselben ist gesetzlich nicht bestimmt. Indessen hatten schon die Bedingungen von 1800 die Norm festgesetzt, die noch jetzt von den mehrsten Assecuranzcompagnien zur Bedingung gemacht ist. Sie bezahlen nämlich als Schaden an dem imaginairen Gewinn so viele Procente, als sie von dem Gegenstande der Versicherung selbst (also von der Waare, der Fracht ꝛc.) bezahlen [8]). Bei der Regulirung des Schadens an der Waare nach dem Börsenpreise, durch die ja der Versicherte, wenigstens wenn dieser höher ist als die Taxe, schon einen Theil des gehofften Gewinnes erhält, kommt dadurch freilich ein unrichtiges Verhältniß heraus. Dagegen ist imaginairer Gewinn für den Assecuradeur frey von Havarie grosse, und nur zwei Compagnien bezahlen Havarie grosse von eingebildetem Nutzen, von geworfenen und im Nothhafen verkauften Waaren pro rata, berechnen dabei aber die Waare nach dem Einkaufwerthe [9]). Im Zweifel, d. h. wenn nicht bestimmte Procente angegeben sind, wird es so angesehen, als sey er zu zehn pCt. angeschlagen [10]). Bei der allgemeinen Bestimmung, daß der Versicherte immer sein Interesse erweisen müsse, muß man wohl fordern, daß erwiesen werde, daß der Avanz im Falle unbeschädigter Ankunft gemacht worden wäre. Bei den Assecuranzcompagnien, die nach ihren Plänen den Schaden am imaginairen Gewinne nach dem Schaden an der Waare bezahlen, fällt dieß natürlich weg.

Havarie- und Bodmereigelder dürfen ein Gegenstand der Versicherung seyn. Doch kann, nach den Worten des Gesetzes nur der Bodmerei-Geber oder Darleiher dieselben versichern lassen, dieser aber nicht bloß sein Capital, sondern auch die Zinsen oder Bodmereiprämie [11]). Eine merkwürdige Art einer gezwungenen Versicherung von Havariegeldern findet hier Statt; und zwar auf Seiten des Nehmers. Wenn nämlich ein Schiff, ehe es den Be-

---

7) Hamb. A. u. H. O. Tit. III. Art. 2.

8) Diese Bedin. haben alle Pläne, außer demjenigen der n. 3. A. C. und der n. 4. A. C.

9) P. A. C.; n. 2. A. C. s. meine Zusätze S. 55.

10) Diese Bedingung haben ebenfalls alle Compagnien außer 2. H. A. C.; 7. A. C. 26; L. A. C.; L. V. G.

11) Hamb. A. u. H. O. Tit. IX. Art. 1.

stimmungsort erreicht, eine Havarie macht, und der Versicherte Gelder aufnimmt, etwa um die Kosten zu bestreiten, (zu deren Anschaffung ihn zwei Compagnien [12]) ausdrücklich verpflichten,) so soll er nach den Bedingungen mehrerer Compagnien anfragen, ob diejenige, bei der er versichert ist, die Assecuranz der Havariegelder übernehmen will, und wenn sie dazu nicht geneigt ist, dieselben anderweitig versichern lassen [13]). Vermuthlich lag hier ursprünglich die Idee zum Grunde, daß in den aufgenommenen Geldern in sofern eine Vergütung des erlittenen Schadens schon liege, als der Versicherte ja die Bodmerei nicht zurück bezahlt, wenn das Schiff gänzlich verloren geht. Daher ist auch die Folge, die die Compagnien an die Nichterfüllung dieser Bedingung knüpfen, nur die, daß sie zu keinem Ersatze wegen dieser Havarie gehalten seyn wollen, wenn das Schiff den Bestimmungsort nicht erreicht.

Im Grunde wird aber diese Assecuranz durch den Untergang des Schiffes eine Versicherung ohne Interesse, und es wäre richtiger, wenn der Assecuradeur durch eine Reassecuranz für sich selbst sorgte, wenn er von einem Theile des Risico befreit seyn will. Kommt das Schiff glücklich an, so erhält der Versicherte Ersatz für die Havarie und kann daraus die aufgenommenen Gelder bezahlen. Verunglückt das Schiff, so bezahlt er die aufgenommenen Havariegelder nicht, und der Ersatz den ihm sein Assecuradeur für den totalen Schaden leistet, ist in jedem Falle reiner Gewinn. Nähme dagegen ein Rheder, Schiffer ꝛc. Geld auf, welches auf jeden Fall, auch bei gänzlichem Untergang des Schiffes zurückbezahlt werden müßte, so fehlt es ihm abermals an einem der Gefahr ausgesetzten Interesse.

Das Leben und die Freiheit der Menschen kann gültig versichert werden [14]), soweit ein Interesse vorhanden ist. Türkengefahr ist schon in dem allgemeinen Ausdruck Seegefahr begriffen; aber Lösegeld kann und muß abgesondert versichert werden [15]).

---

12) P. A. C.; n. 2. A. C. Vergl. meine Zusätze zu den Bemerkungen über Havariegrosse S. 56.

13) So 2. S. A. C.; H. A. S. 23; M. A. C.; 7. A. C.; n. S. A. C. 15; A. C. 26; n 3. V. G. 16; 11. A. C.; L. A. C.; L. V. G. S. auch schon Bedingungen von 1800. §. 11.

14) A. u. H. O. Tit. X.

15) Dieselbe Tit. IV. Art. 7. Tit. X. Art. 1. Vergl. Archiv f. d. Handelsrecht I. S. 420.

Reassecuranzen finden in Hamburg in beiden Arten statt. Der Assecuradeur kann das übernommene Risico einem anderen übertragen, und tritt dann zu diesem ganz in das Verhältniß eines Versicherten, ohne daß dieß jedoch in seinen Pflichten gegen seinen Versicherten etwas ändert. Auch dem Versicherten steht es frei, die Solvenz seines Assecuradeurs zu versichern; wobei ihm sogar das Recht eingeräumt ist, von dem Assecuradeur, der schlecht wurde, die bezahlte Prämie zurückzufordern [16]).

Die Kosten der Versicherung, also die Prämie, Courtage, Provision, Stempel ꝛc. können überall auf den Werth des versicherten Gegenstandes aufgeschlagen werden, namentlich auch darf die Prämie von der Prämie mit versichert werden [17]). Ja dem Rückversicherten muß man sogar gestatten, sowohl die Prämie der Assecuranz wie die der Reassecuranz zu versichern [18]).

Ueber das indirecte Interesse finden sich eben keine Vorschriften. Es ist aber um so weniger daran zu zweifeln, daß es als versicherbar betrachtet werden müsse, als die Asseeuranzordnung durch die Worte „und dergleichen“ und „in allen anderen Fällen“ deutlich zeigt, daß sie in den Artikeln 1. 2. des dritten Titels keineswegs alles hat aufzählen wollen, was ein Gegenstand der Versicherung seyn dürfe. Ausdrücklich erwähnt ist nur die Provision [19]), und daß derjenige, dem ein Seewechsel über vorgeschossene Havariegelder wie ein andrer Wechsel remittirt werde, sich zum Vollen versichern lassen könne [20]).

Der einzige Gegenstand, dessen Versicherung ausdrücklich untersagt ist, ist Volkshauer mit Inbegriff der Gage des Schiffers. Dagegen steht es dem Schiffer und Schiffsvolke frei, Güter die sie bei sich haben, versichern zu lassen [21]).

Doppelte Versicherung oder Versicherung über das wahre Interesse ist auch hier ungültig. Doch ist die Wirkung verschie-

---

16) A. u. H. O. Tit. XVIII Art. 1. 2. Das Wesen der Reassecuranz weiter unten.
17) Dieselbe Tit. III. Art. 3.
18) Arg. Art. 4. i. f. Tit. XII. eod. verbis „nebst der Prämie der Assecuranz und Reassecuranz.“
19) A. u. H. O. Tit. III. Art. 2.
20) Ebendas. Tit. IX. Art. 3.
21) Dieselbe Tit. II, Art. 4.

den. Ist blos zu viel versichert oder an einem Orte, und in einer Police von mehreren Assecuradeurs der doppelte Werth gezeichnet, so bleibt die Assecuranz bis zu dem Betrage des wirklichen Interesse gültig, und dasjenige, was ungültig wird, wird über die von allen Assecuradeurs gezeichneten Summen vertheilt. Ist aber an verschiedenen Orten derselbe Gegenstand mehrere Male versichert, so gilt die zuerst geschlossene Assecuranz und die folgenden werden ungültig[22]).

Uebrigens ist die Taxe des versicherten Gegenstandes in der Police nicht unbedingt in der Art gültig, daß sie eine Untersuchung hinsichtlich des Interesse des Versicherten ausschlösse. Nach den meisten Plänen ist die Taxe in der Police nur im Falle eines totalen Schadens, oder wenn der versicherte Gegenstand an einem anderen als dem Bestimmungsorte verkauft wird, gültig [23]). Einige lassen sogar keine Taxirung in der Police mehr zu, sobald Nachrichten über den versicherten Gegenstand eingegangen sind [24]).

---

22) A. u. H. O. Tit. VI. Art. 2. — 3. Vom Ristorno unten.

23) Aus den Bedingungen von 1800 angenommen von N. S. A. C. 15; 4. A. S. 15; 7. A. C.; A. C. 26; n. 3. V. G. 16; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; P. A. C.; H. A. G. 15; 11. A. C.; n. 2. A. C.; L. A. C.; L. V. G.

24) P. A. C.; H. A. G. 15; n. 2. A. C.

Vierter Abschnitt.

Von der Form und dem Wesen des Assecuranz-Contractes.

§. 567. Assecuranzcontract.

Der Assecuranzcontract ist der Vertrag durch welchen der eine Contrahent dem andern gegen eine gewisse bedungene Vergütung, gewisse Gefahren abnimmt, und ihn gegen die Folgen derselben schadlos zu halten verspricht. Da man einmal diesen Vertrag schon in dem Römischen Rechte finden wollte, so hat man sich darüber den Kopf zerbrochen, zu welcher Gattung von Contracten man ihn zu rechnen habe? Bald wurde gestritten, ob man ihn zu den genannten oder ungenannten Verträgen zählen wolle [1]; bald wollte man ihn einem genannten Contracte assimiliren und machte ihn zu einem Kaufe, einer Bürgschaft, Miethe, Schenkung, Mandat, Societät ꝛc. [2] oder stritt gegen diese Aufstellungen [3], bald machte man ihn zu einem bedingten Vertrage [4] Endlich zählt man ihn zu den Spielcontrac-

---

1) *Heineceii* elementa juris naturae & gentium L. I. c. XIII. §. 341. *Marquard* de jure merc. L. II. c. 13. n. 5. *Styppmann* de jure marit part IV. c. VII. n. 259. *Roccus* de assecurat. not. 3. *Casaregis* disc. legales disc. I. n. 90. *Straccha* n. 47. *Baldasseroni* l. c. vol I. part I. tit. I. n. 11. 13.

2) Davon *Kuricke* diatr. de assecurat. §. 1. (Heinecc. fasc. p. 829.) *Roccus* l. c. not. 91. n. 348. *Ansaldus* de comm. disc. 70. n. 12.

3) Vergl. *Baldasseroni* l. c. n. 10. sq. *Piantanida* l. c. II. tit. XI. n. 37. p. 372. *Emerigon* l. c. I. p. 8. sq. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 239.

4) *Santerna* p. III. n. 24. l. c. *Roccus* l. c. Pothier l. c. n. 5. *Emerigon* l. c. p. 13. *Boulay-Paty* l. c. p. 240. *Baldasseroni* l. c. n. 15. p. 21. (ed. 2da).

ten [5]). Dann hielt man sich wieder dabei auf, zu untersuchen, ob die Assecuranz contractus juris civilis oder juris gentium [6]), ob der Contract stricti juris oder bonae fidei sei [7]).

Alle diese Untersuchungen führen am Ende nur zu leeren Speculationen, und sind für das Recht der Assecuranzen höchst überflüssig, indem sie zur Erläuterung des Wesens derselben nichts beitragen. Man kann und muß vielmehr den Assecuranzcontract selbständig für sich betrachten, das Wesen desselben aus den Gesetzen, Gebräuchen und Vereinbarungen der Partheien erläutern, und kann nur, wo allgemeinere, nicht aus dem Contractsverhältnisse speciell zu entnehmende Verbindlichkeiten der Partheien in Frage stehen, wie z. B. die Wirkungen des dolus, die gegenseitige Diligenz, Verjährung ꝛc. wo sie nicht gesetzlich entschieden sind, auf die allgemeinen Land- und Stadtrechte, und namentlich auf das Römische Recht recurriren.

Die Unterscheidung insbesondre, die das Römische Recht zwischen bonae fidei und stricti juris negotiis macht, beruhte zu einem großen Theile auf Proceßformen, und dürfte für das heutige Recht antiquirt, oder wenn man recht weit gehen will, nur noch einiger Maßen in dem Wechselrechte zu finden seyn. Soll aber die Frage, von welcher Art dieser Contract sei, heißen, ob man mehr die Formen oder mehr das Wesen desselben zu berücksichtigen habe, so kann die Antwort nicht lange zweifelhaft seyn. Von positiven Bestimmungen abgesehen, ist der Assecuranzvertrag durchaus bonae fidei, d. h. die Absicht der Partheien, herschende Gebräuche und das Wesen des Geschäftes ist die erste Norm bei Beurtheilung des gegenseitigen Verhältnisses der Partheien, und zwar bei jeder Art der Versicherung, nicht blos bei der Seeassecuranz. Bei letzterer kann man noch einen Schritt weiter gehen. Bei allen Arten von Versicherungen muß auch auf die Stimme der Billigkeit gehört werden. Aber bei

---

5) *Pothier* l. c. n. 8. *Emerigon* l. c. ch. I. sect. III. §. 2. p. 14. *Boulay-Paty* l. c. p. 240. Eichhorn d. Privatr. §. 109. (durch die Stellung im Systeme.) *Baldasseroni* l. c. n. 17.

6) *Pothier* l. c. n. 9. *Emerigon* l. c. sect. VI. *Weskett* s. v. insurance. *Baldasseroni* l. c. n. 8. 9. p. 17. *Boulay-Paty* l. c. p. 240.

7) *Targa* ponderazione cap. 52. *Pothier* l. c. n. 9. *Boulay-Paty* l. c. *Emerigon* l. c. sect. V. *Baldasseroni* l. c. n. 20. sq. p. 23. sq.

der Seeassecuranz kommen mannigfache Berührungen zwischen Angehörigen verschiedener Länder vor, und diese Assecuranz wird dadurch gewisser Maaßen juris gentium im Sinne des Römischen Rechtes, was in Collisionsfällen nie übersehen werden sollte.

Daraus beantwortet sich dann auch eine andre Frage. Nämlich die, nach den Gesetzen welches Landes sind Seeassecuranzen zu beurtheilen? — Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Umfang der Rechte und Verbindlichkeiten der Contrahenten nach den Gesetzen des Ortes zu bestimmen und zu beurtheilen sei, an welchem die Assecuranz geschlossen worden ist. Denn theils liegt es an sich bei jedem Contracte in der Natur der Sache, daß er nach den Gesetzen des locus contractus geschlossen ist, und daß sich die Partheien diesen Gesetzen unterwerfen; theils aber ist der Assecuranzvertrag gerade von der Art, daß der eine der Contrahenten, der Assecuradeur, der noch dazu der hauptsächlich Verpflichtete ist, indem die Verbindlichkeiten des anderen, des Versicherten, nur die Pflicht des ersteren zur Leistung bedingen [8]), ihn in der Regel an dem Orte des geschlossenen Contractes zu erfüllen hat, also dessen Gesetze es sind, denen gerade er unterworfen ist. Bei anderen Fragen dagegen, können oft die Gesetze andrer Länder sehr in Betracht kommen. Dahin gehört es z. B. wenn die Frage entsteht, in welcher Form Beweisdocumente aufgemacht seyn müssen, was der Schiffer im fremden Hafen etwa habe beobachten müssen, u. d. gl.

§. 568. Fortsetzung.
Form des Contractes.

Man mag es hingehen lassen, wenn die Form des Assecuranzcontractes in die äußere und innere, oder in die wesentliche und zufällige eingetheilt wird [1]); nur sind daran keine weitere Folgen zu

---

8) Wenigstens nach Existentwerdung des Contractes. Die einzige selbständige Verbindlichkeit des Versicherten ist im Grunde die Pflicht zur Zahlung der Prämie. Alle übrigen, z. B. die Verbindlichkeit, Schäden anzuzeigen ꝛc. sind im Grunde nur relativ, d. h. die Nichterfüllung macht ihn seines Anspruches auf Ersatz verlustig, und der Assecuradeur hat gegen ihn kein Zwangsrecht darauf, wenn er sich diesem Verlust etwa aussetzen will.

1) Siehe u. a. *Stypmann* l. c. p. IV. c. VII. n. 305. 385. *Kuricke* l. c. p. 10. (bei *Heineccius* fasc. p 833.) *Baldasseroni* l. c. part I. tit. IV. n. 9. *Boulay-Paty* l. c. tome III. p. 244.

knüpfen; man müßte denn, wo die Gesetze eine bestimmte Form der Police vorschreiben, diese die äußere, und in sofern die Gültigkeit des Contractes durch deren Beobachtung bedingt ist, die wesentliche nennen, und durch den Ausdruck innere oder zufällige Form die darin enthaltenen, contractlichen Stipulationen bezeichnen wollen.

In dem Wesen des Assecuranzvertrages scheint es an sich keineswegs zu liegen, daß eine schriftliche Abfassung desselben durchaus nothwendig wäre, und ein sehr altes Zeugniß giebt es dafür, daß die schriftliche Redaction desselben ursprünglich nicht üblich war [2]). Wie letztere aufkam, nannte man den Contract, wo er mündlich geschlossen worden, eine assurance en confiance [3]). Dieser letztere Name hat seinen Ursprung daher, weil sich der Versicherte dabei gänzlich auf die Rechtlichkeit und Liberalität seines Assecuradeurs verließ. Die schriftliche Abfassung des Vertrages ist wohl ursprünglich durch den Gebrauch und besonders durch den Gedanken an die Negotiabilität der Police aufgekommen. Misbräuche die sich einschlichen, und Streitigkeiten welche entstanden [4]), veranlaßten jedoch bald ein Verbot der mündlichen Assecuranzen, und man kann es jetzt als die Regel ansehen, daß die Assecuranz schriftlich geschlossen werden muß [5]).

Unmittelbar nach dem Aufkommen der schriftlichen Abfassung des Assecuranzcontractes scheint man ihn in einer öffentlichen Urkunde verfaßt zu haben, und es scheint dieß sogar hin und wieder als

---

2) Guidon de la mer chap. I. art. 2.

3) Guidon de la mer l. c. Ord. de *Burgos* 1537. art. 17.

4) Ebenfalls nach dem Zeugniß des Guidon l. c.

5) Guidon de la mer l. c. Ordn. der Börse von Antwerpen Art. 4. Coutumier *d'Amsterdam* art. 3. Ord. de *Barcellona* 1484. art. 7. Ord. de *Burgos* plúr. loc. Recopilacion ley 2. 31. 33. (nach *Capmany*; 32. 44. nach Magens). Ord. de *Bilb.* cap. XXII .art. 2. Statuta *Genuens.* lib. IV. c. 17. arg. §. „non possint fieri“ Capitoli di sicurta di Firenze 1523. Middelburg A. O. Art. 8. 9. Rotterdam A. O. Art. 71. ff. Amsterdam A. O. arg. Art. 2 ff. Ord. de la marine art. 2. tit. des assurances (III. 6.) Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 2. Preuß. A. O. 1766. Abschn. II. §. 3. Terminazione de Venezia 31 Agosto 1771. Art 1. Editto di re delle due Sicilie 1751. Editto di re di Sardegna 30 Agosto 1770. capo V. arg. art. 4.

wesentlich angesehen zu seyn [6]). Indessen scheint dieß nicht, oder wenigstens nicht überall als Bedingung der Gültigkeit des Contractes angesehen zu seyn, sondern man scheint es nur als Bedingung des Executivprocesses, der ja ein liquides Instrument voraussetzt, gefordert zu haben. Daher erklärte man zunächst die von Maklern vollzogenen Assecuranzcontracte für eben so wirksam, wie die vor Gericht oder Notaren aufgemachten [7]), wenigstens für den Fall, daß der Makler die vorgeschriebenen Formalitäten beobachtete. Der Gebrauch, diesen Vertrag durch Makler schließen zu lassen, ist noch herschend, und es pflegt selbst noch jetzt der Name des vermittelnden Maklers in dem Contracte erwähnt zu werden. Indessen ist dieß jetzt nicht als wesentlich anzusehn, sondern es genügt eine Privaturkunde [8]).

Der Assecuranzcontract ist immer als zweiseitiger Vertrag angesehen, und der ursprüngliche Gebrauch ist gewiß der gewesen, daß beide Theile ihn unterzeichneten. Der Versicherte hat jedoch, da die Police das Bekenntniß der empfangenen Prämie enthält, in der Regel keine selbständige Pflichten, sondern nur solche Verbindlichkeiten aus dem Contracte, die seinen Anspruch an den Assecuradeur bedingen, und von deren Erfüllung also auch nur dann die Frage seyn kann, wenn er diesen in Anspruch nimmt, (§. 567.). Man betrachtete daher den Assecuradeur bald als den principaliter Verpflichteten, und so ist es nach und nach gekommen, daß der Assecuranzcontract mehr die Form einer Verpflichtungsacte, eines Reverses annahm, als die eines zweiseitigen Contractes. Das Document wird daher in der Regel jetzt blos von dem Assecuradeur unterzeichnet und dem

---

6) Guidon de la mer chap. I. art. 2. ch. II. art. 1. i. f. Edit du roi de france du Decembre 1657. (bei *Valin* l. c. p. 23.) Coutumier *d'Amsterdam* arg. art. 3. Ord. de *Barcellona* 1484. art. 7. Ord. de *Burgos* arg. art. 9. Amsterdam A. O. 1744. Art. 60. Zeugnisse dafür sind auch noch Ord. de *Bilbao* l. c. art. 2. und Ordn. f. d. Börse von Antwerpen Art. 2. d. Formular der Police a. E. in sofern, als sie sich noch auf den Gebrauch der Abfassung durch Notare ꝛc. beziehen.

7) Vergl. Recopilacion de leyes de las indias ley 3. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 2.

8) U. a. Coutumier *d' Amsterdam* art. 18. Formular der Police in Ordn. d. Börse f. Antwerpen. Ord. de la marine art. 2. h. t. (III. 6.) Preuß. A. O. 1766. Abschn. III. §. 18.

Versicherten ausgehändigt. Dieß ist denn dasjenige, was man eine Police (police, polizza) nennt.

Der Begriff der Assecuranzpolice [9]) ist daher der, sie ist das über den geschlossenen Assecuranzcontract ausgefertigte Document. Wie das Document ausgefertigt wird, ist gleichgültig. Indessen bedient man sich an den mehrsten Plätzen gedruckter Formulare, die jeder Kaufmann am Platze kennt, und die zum Theil selbst gesetzlich vorgeschrieben sind [10]). Der wesentliche Inhalt einer Police ist nun folgender:

1) Die Benennung der contrahirenden Partheien.
2) Der Gegenstand der Versicherung.
3) Wo nicht das Schiff den Gegenstand der Assecuranz ausmacht, dessen und des Schiffers Namen.
4) Die versicherte Summe.
5) Die übernommene Gefahr.
6) Die versicherte Reise.
7) Die stipulirte Prämie.
8) Alle besonderen Bedingungen.
9) Unterschrift und Datum.

Die folgenden Abtheilungen sind nun der näheren Erörterung dieser einzelen Bestandtheile gewidmet.

---

9) *Werlhoff* de instrumento assecurat. vulgo polizza Lips. 1736. *Hasse* de indole et effectu instr. assecurat. Gött. 1796. sind Dissertationen. — *J. Vaucher* des polices d'assurances maritimes 1 tome 4 à Paris 1830. enthält eine ziemlich bedeutende Anzahl Formulare von Policen, wie sie in den einzelen Handelsplätzen gebräuchlich sind; jedoch, was ein Fehler ist, nur in Französischer Uebersetzung. Die Kenntniß der verschiedenen Policen ist zum gründlichen Studium des Assecuranzrechts, besonders der Assecuranzwissenschaft unentbehrlich; und in dieser Beziehung ist diese Sammlung von Werth. Die Zahl der gesammelten Policen ist 29. Angedruckt ist eine Uebersicht der Fälle, die den Abandon begründen und einige kleinere Stücke. Leider giebt der Herausgeber, ein vormaliger Assecuradeur, nirgends seine Quellen an. Nicht überall ist er correct.

10) Guidon de la mer im Anhange (bei *Cleirac*) Ordn. der Börse v. Antwerpen im Art. 2. Amsterdam A. O. 1744 nach Art. 61. Recopilation ley 35. (nach *Magens*) Preuß. A. O. 1766. Abschn. II.

Erste Unterabtheilung.

Von der Benennung der contrahirenden Partheien.

§. 569.

1) Benennung der contrahirenden Partheien.

Wie in jedem Contracte, so ist auch in dem Assecuranzcontracte die Benennung der Contrahenten eine Hauptsache.

a) Mit der Benennung des Assecuradeurs ist man bald auf dem Reinen. Jederman kennt denjenigen, den er zu seinem Versicherer wählt, und sein Name braucht nur soweit ausgedrückt zu werden, als dieß nöthig ist, um ihn zu verpflichten; weshalb bei gehöriger Unterzeichnung der Police eine anderweitige, besondre Erwähnung desselben nicht nöthig ist, und selbst, wo er in fremdem Namen, z. B. als Bevollmächtigter ꝛc. contrahirt, es genügt, wenn seine Eigenschaft bei der Unterzeichnung ausgedrückt wird.

b) Mehr Aufmerksamkeit dagegen fordert die Benennung des Versicherten. Fast alle Gesetze fordern ausdrücklich, daß er in der Police benannt werde [1]). Die Gesetze, die diese ausdrückliche Vorschrift enthalten, wenigstens die älteren, haben dabei gewiß die Absicht, daß der Inhaber des versicherten Interesse in der Police namhaft gemacht werde, und ganz im Anfange scheint man sogar den Beweis des Interesse bei dem Abschließen des Contractes schon gefordert zu haben [2]), und so mag es auch, so lange der Handel

---

§. 3. und d. angehängten Formulare. Ord. de Bilbao cap. XXII. art. 50. Terminazione de Venezia 1771. nach art. 10. Editto di re delle due Sicile di 29. Apr. 1751. im Anhange (bei *Baldasseroni* vol. V. p. 382. sq.)

1) Ord. de la marine art. 3. tit. des assurances (III. 6.) Guidon de la mer ch. II. art. 1. Ordn. d. Börse von Antwerpen. Art. 2. und d. Formular daselbst. Ord. de *Barc.* 1484. art. 7 sq. Statuta Cenuens. cap. XVII. §. „non possint fieri“ Recopilacion ley 35. und die übrigen Formulare. Amsterdam A. O. 1744. Art. 2. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 50 und d. Formulare. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 3. Preuß. A. O. 1766. Abschn. II. §. 6. Editto di re di Sardegna 30 Agosto 1770. cap. V. art. 4.

2) S. z. B. Ord. de Barcellona 1484. art. 9.

weniger complicirt war, wirklich gehalten seyn. Mit der Zeit aber änderte sich dieß. Die Handelsunternehmungen nahmen einen anderen Character an, Speculationen duldeten es oft nicht, daß derjenige, der sich damit befaßte, bekannt wurde; was dann wiederum zunächst eine Veranlassung wurde, daß der Kaufmann es vorzog, sich an einem anderen Orte versichern zu lassen. Dieß führte dann theils auf die Versicherungen für fremde Rechnung, theils auf die verschiedenen Arten, den Versicherten zu bezeichnen, um so leichter, als der Assecuradeur in gewöhnlichen Fällen gerade kein Interesse dabei hat, den Namen des Versicherten zu wissen, und selbst in den Fällen, wo die Persönlichkeit desselben Einfluß auf das Risico ꝛc. hat, sich dieselbe angeben läßt, ohne daß gerade der Name des Versicherten genannt zu werden braucht, und das Interesse ja ohnehin immer nachgewiesen werden muß. Der erste Ausweg, dessen man sich bediente, mochte der seyn, daß die Police an Inhaber oder an Zeiger gestellt wurde, oder der Name unausgefüllt blieb. Häufiger mag der vermittelnde Makler den Namen hergegeben haben [3]). Späterhin und auch noch jetzt bedient man sich des Mittels, den Versicherten indirecte durch Umschreibungen zu bezeichnen, statt ihn namhaft zu machen. Man versteht daher jetzt die Gesetze, die die Benennung des Versicherten fordern, dahin, und es ist auch in einigen schon ausgesprochen, daß der Name dessen, der die Versicherung besorgt, genannt werden müsse, er möge ein eignes oder fremdes Interesse versichern lassen. Diese Benennung ist aber, wo die Gesetze nicht eine Versicherung an Inhaber oder Zeiger gut heißen, nicht bloß in dem Falle der creditirten Prämie [4]), sondern immer erforderlich [5]).

aa) Ist nun derjenige, der die Versicherung besorgt, auch der wahre Versicherte, d. h. besorgt er die Assecuranz auf ein eignes Interesse, so ist die Sache sehr einfach. Die Police bezeichnet ihn

---

3) Daraus erklärt es sich, wie mancher Orten der Makler Schuldner für die Prämie wurde.

4) Wie Beneke System II. S. 6. will.

5) Daher ist auch die Angabe eines fingirten Namens, die u. a. *Azuni* dict. s. h. v. §. 21. *de Hevia* l. c. cap. XIV. §. 16. *Piantanida* l. c. vol. II. tit XI. n. 82. p. 385. gut heißen, zu verwerfen. S. jedoch weiter unten §. 570.

hinlänglich als den Versicherten, um ihn zu brechtigen, im Falle eines Schadens, Ersatz von seinem Assecuradeur zu fordern. Soweit dazu nun der Beweis des Interesse erforderlich ist, schwindet jeder Zweifel von selbst, und man mag in sofern allenfalls sagen, daß, wo nicht ein andres ausgedrückt ist, die Präsumtion dafür streite, daß der in der Police genannte, auch der wahre Versicherte sey [6]), was in andrer Beziehung nicht durchaus wahr ist (unten §. 570). Die Eigenthumsbeweise, bei Gütern die Verladungspapiere, also Connossemente und Facturen ꝛc. bei anderen Versicherungen die sonstigen Beweise, geben in allen Fällen die erforderliche Aufklärung, in sofern nicht ein, von dem Assecuradeur zu beweisender, Betrug vorliegt.

§. 570. Fortsetzung.

Bei Versicherungen für fremde Rechnung.

Schwieriger schon ist es, wenn

bb) derjenige, der den Contract schließt, nicht der wahre Versicherte ist, sondern für fremde Rechnung handelt [1]). So viel ist gewiß, daß fast alle älteren Gesetze es dem Versicherten zur Pflicht machen, es in der Police anzugeben, ob er ein eignes Interesse oder für fremde Rechnung versichern lasse [2]). Die oben (§. 569) angeführten Gründe, welche einen Kaufmann wünschen lassen konnten, nicht als der wahre Versicherte zu erscheinen, bestimmten auch hier den Handelsgebrauch dahin, auch wo für fremde Rechnung versichert

---

6) So will *Piantanida* l. c. n. 78. p. 383. *Azuni* l. c. § 19. cf. *Baldasseroni* l. c. vol. I. parte II. tit. V. n. 6. p. 179. Vergl. auch Ord. de *Bilbao* l. c. art. 5.

1) S. d. Gutachten des Göttinger Spruchcollegii vom J. 1784, in Runde Beitr. zur Erl. rechtl. Gegenstände. Bd. I. No. 20. S. 497 ff. Sieveking von der Assecuranz für Rechnung eines ungenannten Dritten. Götting. 1791.

2) Vergl. stat. civil. Genuens. l. IV. c. 17. arg. §. „securitates non possint.“ Recopilacion l. IX. tit. 39. ley. 1. Ord. dc *Barcellona* 1484. art. 9. Ord. de *Bilbao* l. c. arg. art. 5. Rotterdam A. O. Art. 71. Amsterdam A. O. 1744. Art. 2. Guidon de la mer ch. II. art. 1. Ord de la marine art 3. h. t. (III. 6.) Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 3. Preuß. A. O. 1766 Abschn. II. §. 7. cf. auch Editto di Re di Sardegna 30. Agosto 1770, c. V. art. 5.

wurde, nur durch allgemeine Ausdrücke anzudeuten, daß das Interesse eines Dritten der Gegenstand der Assecuranz sey, oder die Bezeichnung so zu stellen, daß unentschieden blieb, ob die Versicherung für eigne oder für fremde Rechnung geschehe. Schon das von den Assecuranzbeamten in Florenz 1523 beliebte Formular auf Güter enthält die Bezeichnung dahin, „auf Waaren, die ihm (demjenigen, der die Assekuranz schließt), oder seinen Freunden gehören, oder wen es sonst angehen möge“ („sopra mercanzie a lui attenente, o di altri suoi amici, o a che altre attenesse cariche o per chi caricasse“) [3]). Selbst die Clausel, daß auf Interesse oder Non-Interesse versichert werde, mag daher und aus dem Wunsche, Weiterungen zu entgehen, entstanden seyn. Die üblichsten Arten der Bezeichnung sind:

α) „An Zeiger“ oder „an Inhaber“ [4]). Doch wird diese Versicherung selten vorkommen.

β) „Für Rechnung wen es angeht“ (per conto di chi spetta, for whom it may concern, pour compte de qui il appartient). Hier giebt es verschiedene gleichbedeutende Ausdrücke, z. B. „für Rechnung der Interessenten“ oder „für wessen Rechnung es auch seyn möge“ u. dgl. — Diese Clausel legitimirt jeden, der ein Interesse nachweiset, als den wahren Versicherten. Nur versteht es sich von selbst, daß kein Betrug vorhanden seyn dürfe, und daß der Assecuradeur immer noch berechtigt sey, zu untersuchen, ob die Absicht gewesen sey, den nun auftretenden Interessenten zu versichern. Der Streit, der hier über die Gültigkeit, so wie darüber, ob diese Versicherung voraussetze, daß der Assecuranzbesorger selbst der Interessent sey, geführt ist, ist jetzt Antiquität und durch die allgemeine Praxis hinlänglich entschieden [5]). Schwieriger scheint die Frage zu entscheiden, ob in einer so allgemeinen Bezeichnung

---

3) Nach *Baldasseroni* l. c. V. p. 239.

4) Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 7. „an Zeiger dieses.“

5) Ueber diesen Streit vergl. *Straccha* l. c. gl. 10 n. 8. *de Hevia* l. c. l. III. c. XIV. n. 14. *Casaregis* l. c. disc. 4. 5. *Roccus* l. c. not. 45. 94. *Baldasseroni* l. c. tit. VI. n. 3 sq. Sieveking a. a. O. §. 1. 9. Runde a. a. O.

der Assecuranzbesorger selbst mit begriffen seyn könne [6]). Will man auch die Vorschrift des gemeinen Rechts, daß, wer als Mandatar unterschreibe, im Zweifel über seine eignen Rechte nicht disponire [7]), die doch allerdings wohl in Betracht kommen könnte, nicht hierher ziehen, oder sie nur von den Fällen verstehen, wo aus einer solchen Unterschrift Nachtheil für ihren Autor erwachsen würde, so scheint doch ein Umstand hier sehr zu berücksichtigen. Es sind nämlich neben der Clausel „für Rechnung wen es angeht" und den gleichbedeutenden nach und nach mehrere andre Formen entstanden, in denen der Versicherte bezeichnet wird (vergl. lit. γ. δ. ꝛc.), deren Worte offenbar den Zweck haben, in allgemeinen Ausdrücken den Versicherten so zu bezeichnen, daß es unentschieden blieb, ob der Besorger der Assecuranz selbst, oder ein andrer gemeint sey, aber zugleich die Clausel so einzurichten, daß sie auf jeden Fall auch auf ersteren bezogen werden könne. Es entsteht hier die natürliche Frage, warum hat man denn diese ausdrücklich dahin zielenden Arten der Bezeichnung so eingeführt, wenn die allgemeine Clausel, „für Rechnung wen es angeht" dem Zwecke schon entsprechend gehalten wurde? Offenbar lag hier die Ansicht zum Grunde, daß es einer deutlicheren Bezeichnung bedürfe, wenn derjenige, der die Assecuranz schließe, es sich offen halten wolle, selbst als der eigentliche Versicherte aufzutreten [8]). Es verschlägt dagegen auch nichts, daß die allgemeine Clausel den Zweck hat, die Zahl derjenigen, auf welche der Contract bezogen werden könne, zu vermehren und zugleich Geschäfte geheim zu halten [9]). Denn dieß kann die Pflicht des Versicherten, deutlich zu reden, nicht verändern, und es ist seine Schuld, wenn ihm durch ungenügende Ausdrücke Schaden entsteht. Endlich aber ist es in

---

6) Darüber *de Hevia* l. c. *Baldasseroni* l. c. n. 9. p. 197. *Emerigon* l. c. ch. XI. sect. IV. p. 323. Sieveking a. a. O. §. 8. S. 21.

7) L. 18. C. de solutionib. (8. 43.) et *Brunnemann* ad h. l. in comm. ad Codicem.

8) Das bestätigt auch Guidon de la mer ch. II. art. 6; den die Vertheidiger der entgegengesetzten Meinung übersehen zu haben scheinen.

9) Wie *Baldasseroni* l. c. meint, und wie aus ihm wörtlich Sieveking a. a. O. übersetzt.

der Handelswelt gar so unerhört nicht, daß man denjenigen nicht als den Berechtigten ansieht, der nicht deutlich als solcher bezeichnet ist, wofür ein Beispiel sich aus dem Wechselrechte anführen läßt, nach welchem mancher Orten derjenige, an dessen Ordre ein Wechsel lautet, denselben nicht eincassiren kann, wenn er ihn nicht erst an sich selbst indossirt. — Es ließe sich daher allerdings behaupten, daß die Clausel nur Dritte als Interessenten bezeichnen könne, den Besorger der Assecuranz aber nicht begreife. In der Praxis ist dieß jedoch anders, und man bezieht die hier erwähnte allgemeine Clausel häufig auch auf denjenigen, der die Versicherung ausrichtet.

γ) Aus diesem Gesichtspunete erklärt sich die andre Bezeichnung „für sich oder für Rechnung wen es angeht", oder „für eigne oder für Freundes Rechnung" (per se, o per conto di chi spetta, per se o per conto di amico), die keinen anderen Zweck hat, als den, das Geschäft nicht zu enthüllen, aber zugleich die Assecuranz so einzurichten, daß jeder Zweifel darüber, ob derjenige, der die Police zeichnen läßt, als der Interessent betrachtet werden dürfe oder nicht, wegfalle.

δ) Mit der Clausel sub β fällt die Bezeichnung des Versicherten durch die bloßen Worte, „für Freundes Rechnung" (per conto di amico) zusammen. Im Grunde läßt sich diese noch weniger auf denjenigen, der die Assecuranz ausrichtet, beziehen, wie jene, Der Ausdruck involvirt schon die Angabe, daß die Versicherung für Rechnung eines Dritten sey.

ε) „Für einen zu nennenden Versicherten," (per la persona che nominera) „für sich oder einen zu nennenden." Beide Bezeichnungen begreifen jeden, der im Falle von Schaden als Versicherter genannt wird, auch denjenigen, der die Police zeichnen läßt, da nichts ihn hindert späterhin sich selbst zu nennen.

η) „Für N oder einen anderen" kann den Besorger nicht einschließen, die Clausel deutet offenbar auf eine Assecuranz für einen Dritten. Dasselbe gilt von dem Ausdruck „für N, oder wen es sonst angeht."

ϑ) „Für sich oder für N" ist an sich klar. Diese, wie die vorige Bezeichnung (sub η) kann zweckmäßig seyn und ihre sehr guten Dienste leisten, bei Assecuranzen auf Waaren, wo man noch nicht weiß, auf wessen Namen das Connossement gestellt ist.

Es lassen sich noch andre solcher allgemeinen Bezeichnungsarten denken, indessen sind die angeführten die üblichsten. Sie sind nicht alle an einem und demselben Orte gleich gebräuchlich, sondern an dem einen kommt diese, an dem anderen jene Art häufiger vor, und es wird zu ihrer Erklärung oft erforderlich seyn, daß man die Frage aufstelle, ob eine Usualerklärung aufzuweisen sey, d. h. ob sich darthun lasse, daß der Gebrauch für eine engere oder weitere Erklärung sich gebildet habe.

) Die allgemeine Bezeichnung des Versicherten kann jedoch nicht in allen Fällen genügen. In allen Fällen, in denen die Persönlichkeit des Versicherten von Einfluß auf die Beurtheilung des Risico ist, muß, schon nach der Natur der Sache, der Assecuradeur von den Umständen, welche dieß bewirken, in Kenntniß gesetzt werden. Der Assecuradeur muß die Gefahr, die er übernimmt, übersehen und schätzen können, und es steht dem Versicherten nicht frei, ihn über einen wesentlichen Umstand in Unwissenheit zu lassen. — Daraus beantwortet sich denn auch eine andre Frage: nämlich die, ob eine unter allgemeiner Benennung des Versicherten geschlossene Assecuranz, Unterthanen Krieg führender Mächte begreifen könne? Man kann weder dem Assecuradeur zumuthen wollen, daß er sich erkundige, ob der eigentliche Versicherte ein Neutraler sey, noch darf man behaupten, daß er voraussetzen müsse, es sey der schlimmste Fall, also feindliches Eigenthum vorhanden [10]). Zu einer Anfrage ist der Assecuradeur in solchen Dingen im Grunde nie gehalten, und die stillschweigende Voraussetzung, er versichere feindliches Eigenthum, kann man eben so wenig bei ihm erzwingen. Ueberdieß ist es ein Kleines für den Versicherten, dem Assecuradeur den Umstand, der am Ende hauptsächlich nur auf die Größe der Prämie von Einfluß ist, anzuzeigen. Die Schwierigkeit, zu bestimmen, ob ein Versicherter wirklich ein Neutraler sey, oder nicht [11]), kommt überall nicht in Betracht, da eines Theils derjenige, der eine Assecuranz für fremde Rechnung schließt, wenn er irgend Zweifel hegt, dieß entweder dem Assecuradeur anzeigen, oder seiner Seits den schlimmsten

---

10) Wie *Straccha* l. c. gl 20. n. 2. Sieveking a. a. O. S. 35. Beneke System II. S. 49, wollen.

11) Diese macht Sieveking a. a. O. S. 36 geltend.

Fall annehmen und die Assecuranz auf neutrales und nicht neutrales Eigenthum schließen kann, wenn er sich völlig sicher stellen will. Nur das läßt sich allenfalls behaupten, daß die Versicherung dann auch Unterthanen Krieg führender Mächte begreife, wenn der Assecuranzbesorger selbst ein solcher ist. Denn hier kann der Assecuradeur, indem die Möglichkeit, daß der Besorger der Assecuranz selbst Eigner der versicherten Waare sey, vorhanden ist, allerdings den schlimmsten Fall voraussetzen und muß ihn voraussetzen. In anderen Fällen muß, so scheint es mir, der Versicherte den Umstand angeben, daß er unneutrales Eigenthum versichern lasse [12]). Doch herrscht in der Praxis häufig die entgegengesetzte Ansicht.

Auch bei der Angabe, daß Eigenthum eines nicht Neutralen versichert werde, läßt sich aber dessen Namhaftmachung umgehen. Es sind auch hier allgemeine Bezeichnungen eingeführt, die nur überhaupt besagen, daß es die Assecuranz nicht afficire, wenn sie für unneutrale Rechnung sey. Dahin gehören die hin und wieder schon in den Formularen der Policen enthaltenen Worte: „Freund oder Feind“ [13]), so wie „für neutrale oder nicht neutrale Rechnung.“ Wird die Nation benannt, zu der der Versicherte gehört, so bedarf es keiner weiteren Angabe, weil danach der Assecuradeur selbst beurtheilen kann, ob die Assecuranz für neutrale Rechnung sey, oder nicht; was denn natürlich bei Assecuranzen auf Casco auch für den Fall gilt, wenn in der Police die Flagge angegeben ist [14]). Bei Assecuranzen auf Güter dagegen genügt die Angabe der Nationalität

---

12) Andrer Meinung die mehrsten. Vergl. Sieveking a. a. O. §. 12. *Valin* l. c. p. 113. *Emerigon* l. c. Beneke System II. S. 48 ff. *Phillipps* l. c. p. 60. 61. *Baldasseroni* l. c. n. 13 sq. p. 198 sq., scheint zwar meiner Meinung, nach einem dort erzählten Falle ist aber, nachdem der Auditor von Livorno dieser gemäß gesprochen hatte, dessen Urtheil von dem Consulat von Pisa geändert, und das Erkenntniß des letzteren von der Rota Florentina, obgleich nicht einstimmig dahin bestätigt, daß in der allgemeinen Benennung auch Unterthanen Krieg führender Mächte begriffen seyen.

13) Diese Worte sind schon in dem gedruckten Formulare der Amsterdamer und Rotterdamer Policen enthalten.

14) Dieß geschieht in der Police von Alexandrien (Egypten), Antw., Paris, Rou, und zwar schon nach den gedruckten Formularen.

des Schiffes nicht, da der Grundsatz „frei Schiff, frei Gut“ keineswegs als allgemein geltend zu betrachten ist (Bd. III. §. 518). Hier ist es daher auch nicht ungewöhnlich, die Nation, zu der der wahre Versicherte gehört, zu benennen, z. B. „für Englische Rechnung, für Dänische Rechnung“ ꝛc. In diesen Fällen ist die Assecuranz immer nur auf einen Unterthan derjenigen Nation zu beziehen, welche die Police benennt; also auch auf denjenigen, der die Assecuranz besorgt, wo dieß sonst angeht (oben Seite 140 ff.), nur dann, wenn er selbst dieser Nation angehört.

Welche Wirkung hat nun die versäumte Angabe, daß der Versicherte nicht neutral sey? Macht sie die ganze Assecuranz ungültig, oder befreit sie den Assecuradeur allein von der Kriegsgefahr? Für das letztere scheint das Argument zu militiren, daß nur in Beziehung zu den Gefahren des Krieges die Eigenschaft des versicherten Eigenthumes, als eines nicht neutralen in Betracht kommt; für jede andre Gefahr dieß aber gleichgültig ist, mithin der Assecuradeur auch nichts weiter fordern könne, als gerade Befreiung von einer Gefahr, gegen die er nicht zu versichern glaubte, und welche er bei Bestimmung der Prämie nicht in Anschlag bringen konnte. Es scheint dafür auch noch der Umstand zu streiten, daß es bei so manchen Assecuradeurs Bedingung ist, daß bei einer in Friedenszeiten geschlossenen Assecuranz eine Verbesserung der Prämie eintreten solle, wenn während der versicherten Reise ein Krieg entsteht, was nur daraus zu erklären ist, daß die Assecuradeurs eine Vergütung für eine Gefahr verlangen, die sie zur Zeit des Abschlusses der Versicherung bei Bestimmung der Prämie nicht in Anschlag bringen konnten. Dem entgegen aber steht, daß der Contract nothwendig als ein Ganzes betrachtet werden muß, und die Regel, daß der Versicherte überall alles, was auf das Wesen desselben von Einfluß ist, angeben muß. Der Assecuradeur übernimmt zwar die Gefahr; aber auch nur die Gefahr, d. h. die Möglichkeit eines Schadens oder Verlustes. Sein Geschäft bezweckt zunächst den Gewinn der Prämie, und er hofft immer, es werde kein Schade entstehen. Schon daraus folgt, daß er ein wesentliches Interesse hat, alle Gefahren, denen der Versicherte ausgesetzt ist, zu übersehen, um danach die zu gewinnende Prämie festsetzen zu können. Dazu kommt dann insbesondre aber auch noch der Umstand, daß der Assecuradeur, dem gesagt

wurde, daß das zu versichernde Eigenthum unneutral sey, vielleicht die ganze Versicherung abgelehnt haben würde. Dadurch hätte er dann natürlich auch es vermieden, für diejenigen Gefahren aufzukommen, die effective nur Gefahren der See sind; und er kann im Schadensfalle sagen, daß der Versicherte ihn durch die Nichtangabe des Characters des versicherten Eigenthumes zur Schließung der Assecuranz, die er sonst nicht übernommen hätte, verleitet habe. Endlich läßt sich nicht berechnen, ob und um wie viel etwa selbst die Gefahren der See sich durch den unneutralen Character des versicherten Eigenthumes vermehren. Der Schiffer, der einen Feind gewahr wird, macht viel größere Anstrengungen, selbst Aufopferungen, um ihm zu entkommen, wie der neutrale Schiffer, der von den Krieg führenden weniger zu fürchten hat. Jener, wenn er die Stationen der Kriegsflotten kennt, segelt andre Course wie dieser, macht Umwege ꝛc. Es ist daher zu behaupten, daß die Nichtbezeichnung des unneutralen Characters des Versicherten nicht blos den Assecuradeur von der Kriegsgefahr befreie, sondern die ganze Assecuranz ungültig mache; in sofern nicht Gesetze oder allgemeine Uebereinkunft das Gegentheil festgesetzt haben [15]). —

Noch eine Frage, die hier aufgeworfen ist, ist die, was Rechtens sey, wenn feindliches Eigenthum, welches als neutrales verschifft wurde, versichert wird. Das vor allen Dingen bedarf keines Beweises, daß, wer ausdrücklich neutrales Eigenthum versichre, auch den neutralen Character des Versicherten garantiren müsse. Aber wie ist es, wenn den Assecuradeurs die Anzeige von der geschehenen Simulation gemacht wurde? Fast allgemein wird behauptet, diese Assecuranz sey gültig [16]). Allein es ist doch wohl ein Unterschied zu machen: Der Krieg gestattet allerdings auch die List gegen den Feind, und es kann dem Unterthanen der einen der im Kriege begriffenen Mächte eben kein Verbrechen daraus gemacht, wenn er

---

15) S. z. B. der Plan der Bremer Assecuranzcompagnien §. 23. (Zusätze zu meinen Bemerk. über Havarie grosse. Anhang S. 71.) wo nur festgesetzt ist, daß, wer die Nation, zu der ein Schiff gehört, nicht angegeben, den neutralen Character desselben garantire.

16) *Valin* sur l'art 49 h. t. (III. 6.) *Emerigon* l. c. ch. XII. sect. 20. §. 2. Beneke System II. S. 39 ff.

seine Handelsunternehmungen gegen die Macht des Feindes durch eine Simulation zu schützen sucht. Wenn dieser nun eine solche Unternehmung bei einem Assecuradeur versichern läßt, der ebenfalls ein Feind der Nation ist, gegen welche die Simulation Schutz gewähren soll, so ist dagegen nichts zu erinnern, vorausgesetzt, daß er getreulich alles angiebt.

Anders möchte sich jedoch die Sache stellen, wenn ein Neutraler, der zu der Unternehmung den Namen hergiebt, sie neutralisirt, bei einem neutralen Assecuradeur dieselbe versichern läßt. Freilich, der Assecuradeur, der Eigenthum versicherte, von dem ihm angezeigt wurde, daß es unneutral und der neutrale Character simulirt sey, wird daraus späterhin keine Einrede hernehmen können, weil er ja freiwillig versicherte; auch steht er sich wenigstens nicht schlimmer, wie wenn er Eigenthum versicherte, welches offen als das des Unterthanen einer Krieg führenden Macht verschifft wurde. Aber die Gerichte sollten von Amts wegen keine Klage aus solcher Assecuranz gestatten. Das Neutralisiren involvirt einen Betrug gegen die Krieg führenden Mächte, häufig, ja meistens noch andre Verbrechen, als Meineid ꝛc.; es kann selbst die neutrale Regierung in Verlegenheit setzen. Ein Vertrag, der Unternehmungen der Art schützen soll, muß daher in sich selbst schon null und nichtig seyn. Daß dann auch der Assecuradeur die Prämie nicht gewinnen könne, versteht sich von selbst [17]). Nach der Praxis werden freilich solche Versicherungen häufig aufrecht gehalten.

Wenn man dieß letztere aber will, so sollte man wenigstens überall fordern, daß die Assecuranz für simulirte Rechnung, wie das hier ausgedrückt wird, geschlossen werde. Es ist lächerlich, wenn man auch hier die allgemeinen Bezeichnungen „für Rechnung wen es angeht“ ꝛc. gelten lassen will [18]). Der Neutralisirer tritt möglicher Weise als Eigenthümer, oder als Bevollmächtigter eines, gleichfalls fingirten, Eigenthümers auf; alle Schiffspapiere legitimiren ihn als solchen; die Gefahr der Confiscation ist darum aber

---

17) S. übrigens über das Neutralisiren oben Bd. III. §. 531.

18) Wie *Emerigon* l. c. p. 460 *Valin* l. c. sur l'art 48. h. t. p. 120. wollen. Emerigon geht selbst so weit, daß er — die Schiffer zu entschuldigen sucht, die die Wahrheit sagen, wenn sie in den Prisengerichten eidlich vernommen werden! —

nicht minder vorhanden. Die Prisengerichte entdecken manches, was dem Assecuradeur verborgen bleibt; der Assecuradeur ist hier also viel größeren Gefahren ausgesetzt, wie wenn der angebliche Versicherte wirklicher Eigner wäre; die Gefahr des Betruges nicht zu gedenken.

Ist in einer Police derjenige, der die Assecuranz besorgt, allein genannt, ohne weiteren Zusatz, welcher die Police auch auf andere bezüglich machen könnte, so sollte man im Grunde die Assecuranz allein auf denjenigen beziehen, der so genannt ist, indessen gestattet der Gebrauch an den mehrsten Handelsplätzen auch in diesem Falle eine Ausdehnung auf andre. Nur sollte man hier wenigstens immer fordern, daß in der Person des wahren Versicherten nichts liege, was die Gefahr des Versicherers größer mache, wie wenn der genannte Besorger der Assecuranz selbst der Versicherte wäre.

§. 571. Fortsetzung.

Veränderung des Eigenthümers nach geschlossener Assecuranz.

Es kann sich der Fall ereignen, daß der Eigenthümer einer Waare dieselbe versichern lasse, und nach geschlossener Assecuranz veräußere. Dabei kann die Frage entstehen, ob die Assecuradeurs im Fall von Schaden den Erwerber der Waare als hinlänglich interessirt ansehen müssen, um ihm den Schaden zu bezahlen, und welche Rechte der versicherte ursprüngliche Eigenthümer habe.

Es versteht sich vor allen Dingen, daß die Frage nicht von denjenigen Fällen zu verstehen seyn kann, da ein Versicherter, der ohne alles Interesse, oder mehr als sein Interesse versichert hatte, nun seine Assecuranz einem andern überträgt, damit dieser sie auf seine Waaren beziehe [1]). Dieß ist selbst da wirkungslos, wo die Assecuranz „für Rechnung wen es angeht," geschlossen war. Denn was von Anbeginn ungültig war, kann durch die Uebertragung nicht gültig gemacht werden. Hier ist vielmehr nur die Rede von den

---

1) Von der Art sind die bei *Bynckershoeck* quaest. jur. priv. cap. 1. p. 523. cap. 12. p. 621. (in ed. Lugd. Batav. 1744) angeführten, in Holland entschiedenen Fälle, und der bei *Baldasseroni* l. c. tom. I. part. II. tit. V. n. 31. p. 191. erzählte.

Fällen, wo ein Versicherter ein wirkliches Interesse versichert, den Gegenstand desselben aber veräußert.

Die Antwort auf diese Frage kann nicht einen Augenblick zweifelhaft seyn. Der bloße Verkauf des versicherten Gegenstandes, als des Schiffes, der Waare ꝛc., kann dem Käufer kein Recht gegen den Assecuradeur geben. Wenn aber mit dem Gegenstande selbst zugleich die Assecuranz verkauft wird, so wird der Käufer auch in Beziehung auf diese, Cessionar, und er hat gegen den Assecuradeur dieselben Rechte wie sein Cedent. Dieß ist um so mehr anzunehmen, als, klaren Gesetzen zufolge, der Cedent verpflichtet ist, mit dem cedirten Hauptrechte jedes commodum auf den Cessionar zu übertragen [2]); also dieser die Cession der Police fordern kann. Es bedarf dann auch der Distinction nicht zwischen einer Cession, die vor dem Anfange der Reise, und einer solchen, die während der Dauer derselben geschieht [3]).

Nur zweierlei ist dabei nicht zu übersehen. Einmal kann auch der Versicherer durch die Veränderung des Eigenthümers nicht schlechter gestellt werden. Jede Gefahr also, die durch die Persönlichkeit des Cessionars herbeigeführt wird, z. B. wo derselbe einer Krieg führenden Nation angehört ꝛc., liegt außerhalb der Grenzen, innerhalb deren der Assecuradeur verantwortlich ist. Nur solche Gefahren, deren auch der Cedent ausgesetzt war, können zu Lasten des Assecuradeurs seyn.

Dann aber hat auch der Assecuradeur gegen den Cessionar alle Einreden, die er gegen den ursprünglichen Versicherten hatte. In sofern dieser also bei oder nach Abschließung der Assecuranz sich eine Versäumniß zu Schulden kommen ließ, die die Assecuranz ungültig macht, oder seinen Anspruch auf Ersatz aufhebt, verliert auch der Cessionar seine Rechte.

Eine schwierige Frage ist die, welche Wirkung hat die Assecuranz auf Güter, wenn nach dem Abschluß derselben der Ablader eine andre Disposition damit vornimmt, und derjenige, dem sie ursprünglich bestimmt war, sie nicht erhält, da, wo dieser der Versicherte ist?

---

2). Vergl. u. a. l. 2. l. 6. l. 23. pr. de hered. vel act. vend. (18. 4.)

3) Diese Unterscheidung stellt Beneke System II. S. 15 ff. auf.

Dieß geschieht, wo einem Dritten das Duplicat des Connossementes geschickt wird. Ist da nun der Absender der Eigenthümer der Waare und sollte der erste Destinatair nur Commissionair seyn, und wurde also die Assecuranz im Auftrage des Absenders geschlossen, so ist alles klar. Die Assecuranz kann dadurch nicht vitiirt werden, daß die Waare nicht an denjenigen gelangt, der sie im Auftrage eines Dritten versicherte, da die Versicherung gerade für diesen Dritten geschah, also nur dessen Interesse in Betracht kommt.

Wie aber ist es, wenn der Committent einer Waare dieselbe für eigne Rechnung versichern läßt, aber nicht in den Besitz derselben gelangt, etwa weil er die Tratten nicht acceptirte, und deshalb der Absender anders disponirte. Daß hier der Versicherte befugt zu erachten, die Assecuranz aufzuheben, wenn die Bedingungen dazu sonst vorhanden sind, ist wohl klar; aber kann nun diese Assecuranz bestehen und dem Absender oder demjenigen zu Gute kommen, der die Waaren in Folge der anderweitigen Disposition des Absenders erhält? Die Frage dürfte wohl zu verneinen seyn. Denn die Assecuranz kann nur für denjenigen gelten, für den sie geschlossen war, und ist ungültig, wenn dieser kein Interesse hat. Sie kann aber nicht auf das Interesse eines Dritten bezogen werden. Dieß kann selbst dann nicht geschehen, wenn die Assecuranz in allgemeinen Ausdrücken geschlossen ist, weil auch dann die Ordre desjenigen, auf dessen Interesse sie nun bezogen werden will, nachgewiesen werden müßte. Conflicte könnten in einem solchen Falle entstehen, wenn die Waare gänzlich verloren geht. Dann bleibt nichts übrig, als zu untersuchen, für wessen Gefahr die Waare unter Wegs war. War der Fall von der Art, daß der Versicherte die Gefahr trug, so besteht die Assecuranz und er ist natürlich legitimirt, Schadenersatz zu fordern. Trug er die Gefahr nicht, oder war die Sache durch die andere Disposition so weit gediehen, daß er von der Gefahr befreit wurde, was z. B. dann klar ist, wenn er sein Connossement schon an den Inhaber des zweiten auslieferte, so ist die Assecuranz wie eine Versicherung ohne Interesse ungültig. — Anders freilich ist es, wo der Versicherte den Gegenstand der Versicherung verkauft und zugleich die Assecuranz dem Käufer abtritt. Dieser Fall ist oben erwähnt.

Aehnlich ist der Fall, wenn ein Versicherter die an ihn abgesandte Waare nicht annehmen will; etwa weil sie nicht der Ordre entspricht, oder zu hoch facturirt ist ꝛc. Das Interesse des Versicherten hört hier auf, seine Versicherung wird also ungültig, und die Uebertragung derselben an den Absender oder an denjenigen, der nun die Waare empfängt, braucht sich der Assecuradeur nicht gefallen zu lassen [4]).

Die Gebräuche in den einzelen Handelsplätzen stimmen mit diesen Principien zwar nicht überall überein; wo aber die entgegenstehende Ansicht herrscht, da muß man wenigstens behaupten, daß der Assecuradeur nicht für Gefahren aufkommen darf, die durch die Veränderung des Versicherten erst herbeigeführt werden, wie z. B. wenn der neue Eigenthümer unneutral ist, während der erste Versicherte einen neutralen Character behauptet u. dgl.

§. 572. Fortsetzung.

Mangel aller Bezeichnung.

Ein nicht ganz seltener Gebrauch, oder vielmehr Mißbrauch, hat es eingeführt, daß auch da, wo einer eine Assecuranz für fremde Rechnung besorgt, er allein sich selbst nennt, und den Umstand, daß er nur Beauftragter sey, auf keinerlei Weise erwähnt. Wo ein Gesetz oder zu Rechte bestehende Usance für diese Interpretation nachgewiesen werden kann, da muß man sich freilich dabei beruhigen. Aber nach Principien läßt sich diese Ansicht schwerlich rechtfertigen [1]). Mit der Bemerkung Emerigons, der Ausdruck, „sich versichern lassen“ sey ein technischer Ausdruck, ist nichts bewiesen, und die Beschränkung Beneckes, daß in der Person desjenigen, für dessen Rechnung die Assecuranz geschlossen werde, nichts liegen müsse, was auf die Gefahr von Einfluß sey, genügt nicht. Der Assecuradeur,

---

4) Andrer Meinung Beneke System II. S. 22. Allein theils ist es falsch, wenn man die Gültigkeit einer Uebertragung der Police von der Frage abhängig macht, ob der Versicherte zum Ristorno berechtigt sey oder nicht; theils liegt eine petitio principii darin, wenn Beneke ihm diesen abspricht.

1) Vergl. auch *Piantanida* l. c. vol. II. tit. XI. n. 78. p. 383 sq — Andrer Meinung Beneke System a. a. O. S. 55. *Emerigon* l. c. ch. V. sect. IV. §. 4. ch. XI. sect. IV. §. 4. p. 325.

der denjenigen, auf dessen Namen die Versicherung geschlossen wird, für den wahren Versicherten nimmt, kann nie übersehen, welche Gefahr er denn eigentlich übernehme, wenn sein Contrahent ihm nicht sagt, daß die Versicherung eigentlich für Rechnung eines Auswärtigen sey. Man sollte daher eine Police, die keine, wenigstens allgemeine, Bezeichnung enthält, daß ein andrer, als der genannte, der wahre Versicherte sey, nur auf diesen beziehen [2]), und für ungültig erklären, wenn er kein Interesse nachweiset. Dieß ist daher auch nicht anders, wenn die Police die Marken der Waare angiebt. Wird dagegen, was vorgekommen ist, die Assecuranz „für Rechnung dieser oder jener Marken“ versichert, so kann der Assecuradeur schon sehen, daß die Person des Versicherten maskirt seyn soll, und seinen Calcul danach machen. Es ist nur seine Schuld, wenn er nicht den schlimmsten Fall annimmt. Wenn hier nur der Auftrag, oder was dem gleich ist, und die Uebereinstimmung der Marken, die im Connossemente stehen, mit denen in der Police nachgewiesen wird, so ist die Assecuranz allerdings auch auf den Dritten eben so wohl, wie auf denjenigen, der dieselbe schließt, zu beziehen.

§. 573. Particularrechte.

Die Particularrechte enthalten in dieser Materie fast nur allgemeine Sätze; sie sind daher, wo Lücken befindlich sind, aus der Theorie, wie sie bisher ausgeführt worden, zu ergänzen.

Spanien. — Der Assecuranzcontract muß auch hier schriftlich geschlossen werden; doch genügt eine Privatscriptur; wiewohl mit dem Unterschiede, daß nur die Police, die unter öffentlicher Autorität oder durch Vermittelung eines Maklers geschlossen ist, und aus dessen Register erwiesen wird, schleunige Execution nach sich zieht. Mündliche Assecuranzen dagegen sind gänzlich wirkungslos [1]). Im Auslande können Policen von den Spanischen Consuln legalisirt werden und haben dann die Wirkung öffentlicher Instrumente [2]).

---

2) Damit stimmt auch überein Guidon de la mer ch. II. art. 6. S. auch Statuta *Genuens.* lib. IV. cap. XVII. §. „non possint fieri.“

1) Codigo de comercio lib. III. secc. III. art. 840. coll. secc. II. art. 812.

2) Cod. de com. l. c. art. 842. secc. III.

Der Name, d. h. Vor- und Zuname (oder Firma? nombres y apellidos), der contrahirenden Partheien gehört zu den nothwendigen und wesentlichen Bestandtheilen der Police, und zwar soll nicht nur ausgedrückt werden, ob die Assecuranz für eigne oder fremde Rechnung geschlossen werde, sondern, wenn das letztere der Fall ist, auch der Name des Eigenthümers der versicherten Gegenstände genannt werden. [3]). Ueberall wird der Wohnort des Versicherten, und zwar bei Assecuranzen für fremde Rechnung, sowohl des Besorgers der Versicherung, wie des Ordregebers, gefordert [4]).

Frankreich. — Assecuranzen müssen schriftlich geschlossen werden, jedoch bedarf es keines öffentlichen Instrumentes. Die Police darf nichts in Blanco lassen, sondern muß völlig ausgefüllt seyn [5]). Die Form derselben ist sehr genau vorgeschrieben, was den Inhalt betrifft; dieser ist jedoch im Ganzen der oben angeführte, und die Details werden füglicher bei den einzelen Bestandtheilen angeführt. Die Police soll den Namen und das Domicil desjenigen enthalten, der versichern läßt, und es soll darin ausgedrückt seyn, ob er für eigne Rechnung, oder nur als Commissionair schließe; indessen geschieht letzteres durch die oben (§. 570.) erwähnten allgemeinen Bezeichnungen [6]). Den Fall ausdrücklicher Uebereinkunft abgerechnet, soll außerdem derjenige namhaft gemacht werden, an welchen die Unternehmung consignirt ist, wiewohl nur, wo, wie bei Verladungen in der Levante, der Name des Schiffes und Schiffers nicht genannt ist [7]). Besondre Vorsicht ist vorgeschrieben für den Fall, da derjenige, der Güter versichert, selbst mit denselben reis't. So muß sich der Schiffer über den Ankauf der Güter, die er für eigne Rechnung mitnimmmt, ausweisen, und ein Connossement von zweien der Vornehmsten aus der Equipage zeichnen lassen. Die Seeleute oder Passagiere, wenn sie Waaren mit sich nehmen, die sie in Frankreich

---

3) Cod. de Com. l. c. art. 841. n. 3. — 4.

4) Art. 841. cit. n. 2. 4.

5) Code de comm. art. 332. coll. ord. de la marine. art. 2. 3. h. t. (III. 6.)

6) Code de comm. art. cit. *Emerigon* l. c. Ch. XI. sect. 4. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 301.

7) Code de comm. art. 337.

versichern lassen, müssen ein Connossement in den Händen des Französischen Consuls, oder, in dessen Ermangelung, eines angesehenen Französischen Kaufmannes am Ladeplatze lassen [8]).

Holland. — Auch hier muß die Assecuranz schriftlich geschlossen werden. Es ist verboten, Policen an Zeiger gestellt zu schließen [9]). Die Angabe, ob für eigne oder fremde Rechnung versichert werde, wird speciell in zwei Fällen erfordert: Einmal, wenn die Assecuranz „auf gute oder schlechte Neuigkeit“ geschieht [10]), und dann da, wo der Name des Schiffers und Schiffes nicht angegeben ist [11]). In beiden Fällen muß das Datum des Ordrebriefes, und in dem zweiten Falle auch der Name des Ordregebers in der Police enthalten seyn. Die Vorschrift, die das Französische Recht für den Fall aufstellt, daß der Schiffer Güter, die er selbst mitnimmt, versichern läßt, behält das Handelsgesetzbuch bei, dehnt sie aber auch auf diejenigen Güter aus, die für des Schiffs Rechnung verladen werden. Geht während der Dauer der Assecuranz eine Veränderung des Eigenthümers vor, unter welchem Falle sich jedoch das Gesetz, wie es scheint, nur den Fall eines Verkaufes denkt, so kommt, selbst ohne Uebertragung, dem neuen Eigenthümer die Versicherung zu Gute. Will er sie jedoch nicht übernehmen, so bleibt sie zum Nutzen des vorigen Eigners, soweit wie der Kaufpreis ihm noch nicht bezahlt ist [12]).

England. — In England ist keine Form eines Contractes als unerläßlich vorgeschrieben. Der Gebrauch ist freilich auch hier der, eine Police, für welche gedruckte Formulare existiren, auszufertigen. Bei Lloyds geschieht es jedoch auch wohl, daß der Assecuradeur eine kurze Note giebt, die alle Contractsbedingungen enthält, und die man für hinlänglich bindend hält. In der That sprach sich auch in einem Falle die Jury dahin aus, und wenn demungeachtet das Gericht die Assecuranz nicht gelten ließ, so geschah dieß

---

8) Art. 344. 345 eod.

9) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. IX. Abth. I. Art 13. No. 1.

10) Ebendas. Art. 19.

11) Dasselbe a. a. O. Art. 17.

12) Ebendas. Art. 26.

allein, weil die Note nicht gestempelt war[13]), und der Mangel des Stempels eine Nichtigkeit des Geschäftes nach sich zieht[14]). Schriftlich (d. h. geschrieben oder gedruckt) soll der Contract immer sein[15]). Den beiden octroyirten Assecuranzcompagnien ist es erlaubt, eine bloße Schedel mit den Bedingungen der Versicherung auszugeben, und zwar ohne Stempel; jedoch muß dann das Datum, und zwar in Buchstaben („in words at length") darin sein. Dabei ist diesen Compagnien die Form vorgeschrieben[16]). Früher wurde es in England mit der Benennung des Versicherten in der Police sehr leicht genommen. Die eingeschlichenen Misbräuche veranlaßten zunächst Klagen der Versicherer, und führten darauf zuerst 1744 für Lebensversicherungen, und 1785 auch für Seeassecuranzen ein Gesetz herbei, durch welches dem Uebel abgeholfen werden sollte[17]). Auch hier entstanden Schwierigkeiten, besonders da dafür gehalten wurde, daß, wo im Auftrage eines Dritten versichert wurde, dieser namhaft gemacht werden müsse[18]), und jede andre als namentliche Bezeichnung des Versicherten die Police ungültig mache[19]). Das Gesetz wurde daher aufgehoben, aber zugleich doch eine Verfügung getroffen, durch die zwar die vorgeschriebene Form gemildert, aber doch auch die Rückkehr zu dem alten Misbrauch, Policen in Blanco auszufertigen, verhütet wurde. Danach muß nun entweder der Name oder die Firma des Versicherten, oder des Ordregebers oder des Empfängers der Ordre, und zwar nach den Worten der Acte[20]) desjenigen von ihnen, der in England wohnt, in der Police genannt werden. Doch braucht derjenige, der sich nennt, nicht hin=

---

13) S. Royers c. M'Carty bei *Park* l. c. ch. I. p. 45. not. a. Marsden c. Reid. *East* reports III. p. 572.

14) Stat. 35. Geo. III. c. 63. conf. Stat. 41. Geo. III. c. 10.

15) Stat. 35. cit. §. 11.

16) Stat. 35. Geo. III. c. 63. §. 18.

17) Das sind die statt. 14. Geo. III. c 48. und 25. Geo. III. c. 44.

18) S. d. Entscheidung in Pray c. Edie term reports I p. 313.

19) So in Wilton and others c. Reaston *Park* l. c. p. 20. Hier lautete die Assecuranz auf „William Wilton and the rest of the owners", wurde aber für dem Gesetze zuwiderlaufend und daher für ungültig erklärt.

20) Stat. 28. Geo. III. c. 56.

zuzufügen, in welcher Eigenschaft er die Versicherung schließe [21]). Allgemeine Benennungen des wahren Versicherten sind daher, wenn der in England wohnende Commissionair sich gehörig genannt hat, um so mehr als zulässig zu betrachten. Der Fall, da der Committent einer Ladung diese nicht annimmt, ist hier dahin entschieden, daß der Absender nun sich selbst versichern lassen könne [22]), was denn argumento e contrario anzudeuten scheint, daß eine etwa von dem Destinatair geschlossene Versicherung nicht auf ihn bezogen werden kann.

Nordamerica. — Hier fehlt es an gesetzlichen Bestimmungen über die Form des Assecuranzcontractes gänzlich. Der Gebrauch entscheidet hier fast alles, und die Interpretation richtet sich nach einer Mannigfaltigkeit abgegebener Entscheidungen [23]). Daß man sich unter einer Police einen geschriebenen Contract denke, scheint wohl gewiß, und der Richter Tighman in Pensylvanien hat selbst in einem Falle gezweifelt, ob eine Assecuranz, die nicht schriftlich geschlossen, gültig sey [24]); doch halten sich die Assecuradeurs durch das bloße Uebereinkommen gebunden, und ein memorandum of the contract, welches wohl vor der wirklichen Vollziehung der Police gezeichnet wird, ist gültig und verbindend. Aus einem Falle, in welchem entschieden ist, daß, wo zwei Partheien brieflich miteinander über eine Assecuranz unterhandelten, der Assecuradeur, der, nachdem er seine Bedingungen mitgetheilt hatte, doch die Assecuranz noch ablehnte, ehe er Nachricht von der Genehmigung seiner Bedingungen hatte, zu keinem Ersatze gehalten sey [25]), scheint argumento e contrario zu folgen, daß eine in Briefen geschlossene Assecuranz gültig und verpflichtend sey. Was die Benennung des Versicherten betrifft, so geschieht diese in America, wie anderwärts. Allgemeine Benennungen sind hier zulässig, und die Versicherung für Rechnung wen es angeht, wird auf

---

21) Bell c. Gilson. De Vignier c. Swanson. *Bosanquet* & *Puller* reports I. p. 345. sq.

22) Wolf and others c Horncastle ibid. p. 316.

23) Vergl. *Phillipps* l c. p. 3.

24) In Smith c. Odlin. Vergl. *Phillipps* l. c. p. 5.

25) M'Culloch c. Eagle-insurance Comp. *Phillipps* l. c. p. 6.

jeden bezogen, der ein Interesse nachweiset. Ja, wer Güter als Commissionair für einen andern versichern läßt, der auch nur Commissionair ist, braucht diesen Umstand nicht anzuzeigen [26]). Wo jedoch in der Police keine allgemeine Andeutung enthalten ist, daß sie für fremde Rechnung sey, gilt sie nur, wenn derjenige, der als Versicherter darin genannt ist, selbst der Interessirte ist [27]). Der Ausdruck „für jemandes Rechnung" bedeutet, das das Interesse das dieses Jemand sey [28]). Wenn ein Compagnon auf seinen Namen versichern läßt, so kann die Assecuranz auf sein Handlungshaus bezogen werden [29]). Sonst kann, wenn das versicherte Interesse nicht existirt, die Assecuranz nicht auf ein andres Interesse derselben Person bezogen werden [30]). Schließt jemand eine Assecuranz mit dem Zusatze „as agent", so wirkt dieß eben so, wie wenn „für Rechnung wen es angeht" versichert wäre [31]); Schließt er aber in Auftrag einer bestimmten Person, so kann die Assecuranz nur auf das Interesse dieser bezogen werden [32]), und eben so bezieht man sie auf denjenigen, für welchen die Versicherung gemeint war, in dem Falle, da mehrere Personen gleiches Namens vorhanden sind [33]). Daraus geht denn auch hervor, daß die Uebertragung der Assecuranz nicht angeht. Man scheint hier die Clausel „wen es angeht" noch zu einem andern Zwecke zu benutzen versucht zu haben. Es ist nämlich ein Fall vorgekommen, wo eine Versicherung „für N., oder N. N., oder wen es sonst angehen möchte", geschlossen war, wahrscheinlich weil der Versicherte selbst zweifelte, wer von den Concurrenten ein versicherbares Interesse habe. Natürlich kann dieß eine Assecuranz nicht gültig machen, wenn nicht nachzuweisen ist,

---

26) Russell c. N. E. mar. ins. Co. ibid. p. 58.

27) Dumas c. Jones. Graves c. Boston marine insurance company Pearson c. Lord. *Phillipps* l. c. p. 61.

28) Kemble c. Rhinelander. Murray c. Col. ins. Co. ibid.

29) Es versteht sich, nur bei der generellen Societät Lawrence c. Schor. Holmes c. United insurance comp. *Phillipps* l. c. p. 62.

30) Toppan c. Atkinson.

31) Davis c. Boardman ibid. p. 63.

32) Russell c. N. E. mar. ins. co. Holmes c. United insurance comp. *Phillipps* l c. conf. Dumas c. Jones. ibid. p. 61.

33) Church c. Hubbard. ibid.

daß derjenige, der wirklich das Interesse hat, Auftrag zur Versicherung ertheilt, oder dieselbe zeitig genehmigt habe [34]).

Preußen. — Jeder Versicherungsvertrag muß schriftlich geschlossen werden, bei Strafe der Ungültigkeit. Indessen genügt, wo er durch einen Makler zu Stande gebracht wurde, der von diesem zu ertheilende Auszug aus seinen Büchern. Nach dem Abschlusse des Contractes und gegen Bezahlung der Prämie wird dann erst die Police gezeichnet, mit deren Unterzeichnung, wenn keine besondere schriftliche Verabredung vorherging, der Contract perfect ist [35]). Im allgemeinen muß der Name des Versicherten zwar in der Police genannt seyn; indessen steht es dem Commissionair, der Waaren für fremde Rechnung versendet, frei, dieselben auf seinen Namen oder auf den des Eigenthümers derselben zu versichern. Die Clausel „für Rechnung wen es angeht" ist hier erlaubt, und Policen können selbst „an Zeiger" lauten. Indessen steht ein Recht, sich dieser beiden Bezeichnungen zu bedienen, nur Kaufleuten zu. Auch kann nur einer, der wirklich ein Interesse hat, und der bei Einforderung eines Schadens genannt werden muß, in solcher Bezeichnung begriffen

---

34) Steinbach c. Rhinelander. Der Fall war dieser: Einer, Steinbach in Newyork, hatte Fonds in den Händen von Milibran in Trinidad. Dieser gab vor, er consignire ihm ein Schiff, und Steinbach, in der Meinung, dasselbe sey mit seinem Gelde gekauft, ließ es in Newyork „für Rechnung von ihm selbst, von Milibran oder wen es sonst angehen möchte" versichern. Das Schiff ging nicht nach Newyork, sondern nach Havana und ging auf der Reise verloren. Steinbach hatte keinen Auftrag zur Besorgung der Assecuranz von Milibran, dieser hatte vielmehr eine solche Ordre nach der Havana gesandt; ein eignes Interesse konnte er auch nicht haben. Richtig daher wies das Gericht ihn ab, und ließ die Versicherer ristorniren. Aber die Pointe übersah es doch. Ja einer der Richter wollte selbst das Ristorno nicht zulassen, weil „wenn man Steinbach gestatte, jetzt, gegen sein früheres Vorgeben, nicht Beauftragter zu seyn, man unendlichem Betruge und Chicane Thor und Thür öffne." Offenbar ist dieß falsch, und die oben im Texte aufgestellte Supposition genügt vollkommen, um die Idee, daß ein Betrug beabsichtigt gewesen, zu entfernen. — S. übrigens *Phillipps* l. c. p. 59.

35) Preuß. Landr. II. VIII. §. 2064. — 2068.

werden, wie denn auch der Besorger der Assecuranz sich legitimiren muß, wenn dieser Fall eintritt [36]).

Rußland. — Nach den Formularen der Policen, welche hier gesetzlich vorgeschrieben sind [37]), kann eine Versicherung allerdings so geschehen, daß der Name des Versicherten in allgemeinen Ausdrücken darin enthalten ist; namentlich lautet die Police gegen alle Gefahr dahin: „Ich N. ꝛc. für mich und im Namen derer, die es überhaupt oder insbesondre angehen möchte ꝛc.“ Dabei wird die Eigenschaft dessen, der die Assecuranz schließt, und der Name seines Wohnortes, angegeben. Sonst findet hier nur die Vorschrift statt, daß, wo der Versicherte den Gegenstand der Assecuranz verkauft, die Assecuranz erloschen ist, es müßte denn anders in dem Contracte bedungen sein [38]).

Schweden. — Alle Assecuranzen müssen schriftlich, in den vorgeschriebenen gedruckten Formularen geschlossen werden [39]). Der Name des Versicherten ist auch hier wesentlicher Bestandtheil, doch hat derjenige, der im fremden Auftrage schließt, die Wahl, ob er seinen eignen Namen, oder den seines Committenten nennen will. (Note 39.)

Dännemark. — Auch hier sind Formulare von Policen gesetzlich vorgeschrieben [40]), und auch in diesen Policen findet sich schon in dem gedruckten Formulare in dem Zusatz „oder wen solches zum Theil oder ganz angeht“ (eller hvem det ellers skulle matte vedkomme till deel eller altsammen“), der Beweis, daß bei einer Versicherung für fremde Rechnung nicht gerade der eigentliche Versicherte genannt zu werden braucht, sondern daß eine allgemeine Bezeichnung genügt, und zwar, wie die eingeschalteten Worte „Freunde oder Feinde“ zeigen, ohne Rücksicht darauf, ob der Versicherte neutral ist oder nicht. Es ist daher auffallend, wenn in einem folgenden Artikel vorgeschrieben ist, daß, wer im fremden Auftrage versichern lasse, seine Ordre im Originale produciren und in

---

36) Ebendas. §. 2069. — 2072.

37) Russ. Ordn. der Handelsschiffahrt. Haupst. X. Art 215. ff.

38) Dieselbe a. a. O. Art. 196.

39) *Swer.* Rik sioelag. försäkringsbalk (Abth. VI.) cap. 2. Försäkrings-stadga. Om försäkring. art. IV. §. 1.

40) Khvn Asseurance comp. convention art. 38.

der Police angeben soll, für wessen Rechnung und in wessen Auftrage er die Assecuranz schließe [41]).

§. 574. Hamburger Recht.

Die Hamburger Assecuranzordnung hat ebenfalls Formulare von Policen publicirt, deren sich jeder, der sich versichern läßt, oder andre versichert, bedienen muß. Es sind deren sieben.

1) Aus das Casco.
2) Auf die Ladung.
3) Auf Bodmerei, Cambio Marino und Frachten.
4) Auf den Fischfang.
5) Auf das Leben der Menschen.
6) Gegen Türkengefahr.
7) Auf den Transport von Gütern auf Flüssen oder zu Lande.

Im Allgemeinen soll zwar der Versicherte in der Police genannt werden, indessen kann sie auch blos „an Zeiger“ lauten. Der wahre Versicherte braucht nie genannt zu werden. Vielmehr stellt das Gesetz es in die Willkühr desjenigen, der die Assecuranz schließt, ob er dabei angeben wolle, daß dieselbe für eigne oder fremde Rechnung sey oder nicht [1]). Daraus folgt dann auch, daß jede Police auf das Interesse eines andern bezogen werden dürfe, auch wenn nicht in derselben angedeutet ist, daß derjenige, der die Assecuranz schließt, nicht der wahre Versicherte sey. Nur versteht es sich auch hier, daß nicht einer, einmal für ein gewisses Interesse beabsichtigten, Assecuranz, ein andres untergeschoben werden kann. Vielmehr würde zum Beweise des Interesse auch hier immer erfordert werden, daß die Assecuranz wirklich für das Interesse geschlossen sey, auf welches sie bezogen werden soll; weshalb der Versicherte, der kein eignes Interesse hat, die erhaltene Ordre (oder was dieser gleich gilt) beibringen muß [2]).

Sehr gewöhnlich ist es jedoch auch in Hamburg, der Assecuranz eine allgemeine Bezeichnung dahin, daß sie für fremde Rech-

---

41) Dieselbe „Ved asseurering i Agt tages“ art. 4.

1) Hamb. Assecuranz- u. Havarieordn. Tit. I. Art. 3—4. Tit. XXIII. Art. 4.

2) Hamb. A. u. H. O. Tit. II. Art. 3. Tit. XIII. Art. 2.

nung geschlossen werde, in den oben (§. 570.) angeführten Worten hinzuzufügen, und es giebt selbst Fälle, in welchen, wenn auch nicht nach den Gesetzen, so doch nach den Bedingungen der mehrsten Assecuranzcompagnien, eine Angabe deshalb in der Police erforderlich ist [3]).

Was Rechtens sey, wenn der ursprüngliche Versicherte den Gegenstand der Assecuranz veräußert, ist hier unentschieden geblieben, und daher nach allgemeinen Grundsätzen zu entscheiden. Eben dasselbe gilt von der Frage, ob es in Kriegszeiten angegeben werden müsse, wenn der wahre Versicherte ein nicht Neutraler ist. Die Pläne mehrerer Assecuranzcompagnien schreiben zwar für den Fall, da Schiffe, die von Unterthanen der im Kriege begriffenen Mächte gekauft sind, versichert werden sollen, vor, daß der genannte Umstand angezeigt werden solle [4]), ob aber diese Bestimmung eine Ausdehnung auf die nur verwandte Frage leide, dürfte sehr zweifelhaft seyn. Das Resultat ist freilich für denjenigen, der mit dem oben (§. 570. ff.) gesagten einverstanden ist, dasselbe, aber sonst dürfte die Bestimmung, die nur Contractsbedingung ist, nicht über dasjenige, was sie geradezu enthält, ausgedehnt werden können.

Zweite Unterabtheilung.

Von der Bezeichung des Gegenstandes der Versicherung.

§. 575.

Bezeichung des versicherten Gegenstandes überhaupt [1]).

Es liegt in der Natur der Sache, daß dasjenige, was das eigentliche Wesen des Contractes ausmacht, deutlich in demselben ent-

---

3) Veral. unten §. 596.

4) H. A. G. 15.; M. A. C.; n. S. A. C. 15.

1) Benecke System II. S. 58. ff. *Emerigon* l. c. ch. X. p. 285. sq. *Baldasseroni* l. c. tom. I. parte III. p. 240. sq. *Boulay-Paty* III. p. 379 sq. *Marshall* l. c. book I. ch. VII. §. 3 n. 3 *Park* l. c. ch. I. *W. Phillipps* l. c. ch. V. p. 64. sq. *Roccus* l. c. not 16. 17. caet. *Weskett* s. v. policy caet. Magens a. a O. Cap. 2—9. 16. *Pothier* l. c. no. 103. sq.

halten seyn muß. Daher ist die Angabe, auf welchen Gegenstand die Versicherung geschehe, wesentlicher Bestandtheil der Police. Da aber, auch bei der Identität des Gegenstandes, das Interesse ein sehr verschiedenes seyn kann, so ist ganz besonders die Bezeichung des letzteren erforderlich. Denn in der Regel darf die Assecuranz nur auf das Interesse bezogen werden, auf welches sie geschlossen wurde, und es kann auf jeden Fall Veranlassung zu Contestationen geben, wenn in der Angabe des Gegenstandes etwas enthalten ist, was mit der wahren Beschaffenheit desselben nicht übereinstimmt.

Im Allgemeinen bedarf es jedoch nicht gerade einer specifischen Angabe des Gegenstandes der Assecuranz, sondern eine generische Benennung genügt in der Regel, und kann in einzelen Fällen selbst vorzuziehen seyn; da wo der Gegenstand specifisch bezeichnet ist, oder wo ein specielles Interesse versichert wurde, in Schadensfällen nur ein solches in der Assecuranz begriffen werden kann. Dagegen aber giebt es Fälle, wo der Gegenstand der Versicherung näher bezeichnet werden muß; und wo von dieser Bezeichung die Gültigkeit der ganzen Assecuranz abhängt. Man kann diese Fälle so zusammen fassen, daß man eine specifische Bezeichung fordern dürfe, überall, wo die Beschaffenheit des Gegenstandes selbst auf die Gefahr von Einfluß ist, und überall wo eben diese Beschaffenheit, auch bei einem von außen kommenden, den Assecuradeur treffenden, Zufalle dessen Schaden vergrößern kann.

Daraus nun ergeben sich die näheren Bestimmungen darüber, wie einzele Gegenstände in der Police benannt werden müssen, sehr leicht von selbst, und es wird nur nöthig seyn, dasjenige auszuführen, was bei einigen derselben insbesondre zu erinnern ist.

§. 576. Bezeichnung einzeler Gegenstände. 1) Waaren.

Das, auch schon bei der Benennung des Versicherten berücksichtigte, Streben, Handels-Unternehmungen gegen die Gefahren der See versichern zu können, ohne darum die Natur der Unternehmung gerade zu enthüllen, hat, insbesondre in Verbindung mit dem Umstande, daß der Kaufmann oft selbst nicht näher von der Beschaffenheit einer zu versichernden Ladung unterrichtet seyn kann, zunächst bei dieser eine Versicherung unter allgemeinen Benennungen eingeführt.

Die gangbarsten Benennungen, unter welchen Waaren versichert werden, sind: Waaren, Güter, Kaufmannschaften, Ladung, Cargaisen ꝛc. Unter allen diesen und ähnlichen Bezeichungen sind immer solche Gegenstände zu verstehen, die einen Gegenstand des Handels ausmachen und als solche verschifft werden. Man kann es jetzt nach den mehrsten Gesetzen und Gebräuchen wohl als unzweifelhaft ansehen, daß im Allgemeinen eine Versicherung unter solchen Benennungen gültig ist [1]; was, auch ohne gesetzliche Disposition schon deshalb anzunehmen seyn dürfte, weil ja der Assecuradeur, indem er eine Police, in welcher der Gegenstand der Versicherung so allgemein benannt ist, zeichnete, sich diese Bezeichnung gefallen lassen hat. — Aus der oben aufgestellten Regel folgt es aber, daß eine allgemeine Bezeichnung dieser Art nur dann zulässig seyn kann, wenn es dem Versicherer nicht wesentlich ist, die wahre Beschaffenheit der Waare zu kennen, um das übernommene Risico übersehen zu können, und es ergiebt sich daher, daß in gewissen Fällen eine nähere Bezeichnung der Waare erforderlich ist.

1) Der erste Fall, in welchem man gewöhnlich eine nähere Bezeichnung der Waare fordert, ist der, wo dieselbe von der Art ist, daß sie leicht in sich verdirbt, verleckt u. d. gl. [2]) und in der That haben hier viele Gesetze auch deren specifische Benennung vorgeschrieben [3]). Die Idee ist aber unrichtig. Von dem eigentlichen inneren Verderbe sowohl, wie von der natürlichen Leccage, sind die Assecuradeurs an

---

1) Guidon de la mer. ch. II. art. 3. Coutumier d'Amsterdam art. 17. Rotterdam A. O. Art. 41. Middelb. A. O. Art. 7. Amsterdam A. O. 1744. Art. 9. 10. Recopilacion de leyes etc. ley 35. et form. polizzae. Ord. de *Burgos* arg. art. 2. Ord. de *Bilbao* l. c. arg. art. 18. Preuß Seer. 1727. Cap. VI. Art. 3. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. § 28. 30. und unten §. 580.

2) *Emerigon* l. c. p 296. sq. *Baldasseroni* l. c. n. 6. sq. p. 242. Beneke a. a. O. S. 64. ff. *Park* l. c p. 26. *Pothier* l. c. n. 104. *Valin* l. c. t. II. p. 83.

3) Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 28. Ord. de la marine art. 31. h. t. (III. 6.) Guidon de la mer ch. II. art. 4. Coutumier d'Amsterdam art. 17. Middelb. A. O. Art. 7. Stat. florent. 1523. caet. und unten §. 580.

sich befreyt (§. 616.). Die Beschaffenheit der Waare, vermöge deren sie, ohne eine, dem Versicherer zur Last fallende, höhere Gewalt verdirbt oder leckt, ist daher an sich keine Vergrößerung seiner Gefahr. Freilich werden solche Artikel leichter eine an den Assecuradeur kommende Beschädigung erleiden, wie manche andere. Allein, da im Falle eines Schadens die Natur der Waare dem Versicherer immer genannt wird, und da er dann bei ihnen von einem gewissen Grade der Beschädigung befreit ist, welche theils gesetzlich, theils in beständigen Bedingungen, (§. 618.), in manchen Handelsplätzen schon in der gedruckten Police, bestimmt sind [4]), so kommt das nicht in Betracht, oder kann wenigstens nicht so sehr in Betracht kommen, um eine Anomalie begründen zu dürfen. Wenn die allgemeine Bezeichnung der Waare gerade deshalb eingeführt ist, weil der Kaufmann nicht geneigt ist, jedem seine Unternehmungen aufzudecken, so muß sie bei jeder Gattung von Waaren statt finden können, und der Assecuradeur sollte gesetzlich, im Falle von Schäden nur von einer gewissen Zahl von Procenten frei seyn [5]). Besonders aber sind unter diesen leicht verderblichen und leckenden Waaren gerade einige, wie z. B. Früchte ꝛc. bei denen der Nutzen gerade davon abhängt, daß man schnell und allein damit am Markte sey; wo also durch die nähere Angabe gerade der Zweck der Unternehmung durch das Hervorrufen der Concurrenz vereitelt werden könnte.

Die Rücksicht, daß die allgemeine Benennung der Waare gerade deshalb zweckmäßig ist, weil der Kaufmann selbst nicht genau wissen kann, worin die Ladung bestehe, wie z. B. da, wo er Retouren für eine verschiffte Ladung erhält, hat es bewirkt, daß in diesem Falle die allgemeine Bezeichnung auch bei verderblichen Artikeln genügt, selbst wenn sonst gesetzlich deren specifische Angabe erforderlich ist [6]). Nur muß es dann natürlich bei der Versicherung auf irgend eine Weise

---

4) Vergl. die Tabelle am Schlusse dieses Abschnittes.

5) So die Bremer Assecuranzcompagnien. Vergl. deren Bedingungen von 1818. §. 31. 32.

6) Ord. de la marine art. 31. tit des assurances (III. 6). Ord. de *Bilbao* l. c. arg. art. 3. Recopilacion de leyes ley 17. 19. 26. Middelb. A. O. arg. Art. 5. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 3. Preuß. A. O. 1766 Abschn. IV. §. 29.

bemerkt werden, daß sich die Sache so verhalte. Am kürzesten wird dieß dadurch ausgedrückt, daß man die Waaren in der Police als Retouren bezeichnet. Diese oder eine andre allgemeine Angabe genügt vollkommen.

2) Unter die Gegenstände, die als Waare behandelt werden, sobald sie Gegenstand des Verkehres sind, gehören in der Regel auch Sclaven. Indessen ist auch wohl festgesetzt, daß diese speciell benannt werden müssen und nicht in der allgemeinen Benennung Waaren begriffen werden können; was denn zugleich auf Thiere angewendet ist [7]). Offenbar hat die Möglichkeit des natürlichen Todes hier eine Analogie mit Gütern verderblicher Natur finden lassen.

3) Ferner gehören während eines Krieges solche Artikel dahin, die für Kriegscontrebande gelten. So lange das Völkerrecht nicht auf den Fuß gebracht ist, daß der Krieg nur gegen den wirklichen Feind geführt wird, so lange aber auch nicht den Unterthanen neutraler Regierungen jede Begünstigung einer der im Kriege begriffenen Nationen streng untersagt, und mit der Verschiffung der Kriegscontrebande auch deren Versicherung verboten ist, muß man eine Assecuranz derselben allerdings gestatten. Es ist klar, daß hier die Natur der versicherten Waare den Versicherer einer Gefahr aussetzt, die bei anderen Artikeln nicht existirt. Es ist daher allerdings zu fordern, daß der Versicherte solche Waaren specificire; und es ist dieß auch häufig ausdrücklich zum Gesetze erhoben [8]), und auch da, wo eine solche Bestimmung nicht existirt, dürfte sie schon daraus folgen, wenn für den Fall eines nach geschlossener Versicherung ausbrechenden Krieges eine Verbesseruug der Prämie vorgeschrieben ist.

Dem Versicherer kann hier auch nicht entgegnet werden, er habe den schlimmsten Fall vorhersehen müssen. Denn die Art der Waare, so wie der Unternehmung, ist hier eine eigenthümliche, und diese muß ihm angegeben werden. Daß dieß gefordert werden könne, wenn die Reise wirklich eine solche ist, die nach dem allgemeinen

---

7) Recopilacion l. c. ley 36. Preuß. A. O. 1766. a. a. O § 28. Stat. *Florent.* 1521.

8) Guidon de la mer ch. II. art. 3. Coutumier *d'Amsterdam* art. 17. Amsterdam A. O. Art. 10. Rotterdam A. O. Art. 41. Middelb. A. O. Art. 7.

Völkerrechte für unneutral gilt (Bd. III. §. 513. ff.), also z. B. wo dem einen der Krieg führenden Waffen oder Munition zugeführt, oder wo Lebensmittel nach blockirten Plätzen verschifft werden u. d. gl., kann nicht zweifelhaft seyn. Aber auch wo der neutrale Character des Verschiffers durch die Unternehmung nicht verletzt wird, also wo die Gegenstände nicht den im Kriege begriffenen, sondern neutralen Ländern zugeführt werden, ist die nähere Bezeichnung derselben erforderlich; weil die Natur der Ladung auch hier die Gefahr wesentlich vermehrt, in sofern sie eine vorläufige Aufbringung zur Folge haben kann. Dann aber findet auch gegen den Neutralen, selbst wenn er den neutralen Character nicht verletzte, in einzelen Fällen ein Vorkaufsrecht der Krieg führenden (Bd. III. §. 520) statt, und selbst für rechtswidrige Aufbringung und Confiscation kommt der Assecuradeur auf.

Wie weit aber erstreckt sich die Verbindlichkeit des Versicherten in dieser Hinsicht? Es ist dem Kaufmanne nicht zuzumuthen, daß er singulaire Bestimmungen in den Gesetzen andrer Länder kenne, und noch weniger kann man verlangen, daß er es wisse, ob, wo Gesetze nicht existiren, die Krieg führenden Mächte einen Artikel als Kriegscontrebande behandeln werden oder nicht; zumal da die Eigenmacht und Willkühr darin häufig groß gewesen ist [9]). Es würde ungerecht seyn, wollte man eine Versicherung für ungültig erklären, weil der Versicherte einen Artikel nicht speciell als Contrebande bezeichnete, von dem er nicht wissen konnte, daß er ein solcher sey. Man würde aber auf der anderen Seite ihm zu viel einräumen, und ungerecht gegen den Versicherer seyn, wenn man jenen von Aufwendung aller Diligenz frei sprechen wollte. Was nach dem allgemeinen Völkerrechte und nach den Gesetzen seines Landes Contrebande sey, muß der Kaufmann wissen, und man kann ihm auch wohl zumuthen, daß er in sofern einige Vorsicht anwende, daß er einen Artikel, von dem er zweifeln kann, ob er Contrebande sey, oder nicht, namhaft mache. Bloße Benennung der Waare genügt übrigens immer, da der Assecuradeur, von dem man hier noch mehr Rechtskenntnisse zu verlangen befugt ist, als von dem Kaufmanne, sich bei Namhaftmachung der Waare selbst muß sagen können, ob sie Contrebande sey oder nicht,

9) Ueber Kriegscontrebande vergl. Bd. III. §. 516.

und auf jeden Fall durch seine eigne Unwissenheit den Versicherten befugt, seinerseits einen Mangel an Kenntnissen zu zeigen.

Uebrigens läßt es sich auch hier denken, daß die contrebande Eigenschaft in allgemeinen Ausdrücken bezeichnet wird, z. B. „auf Güter, freye und unfreye ꝛc.“ Nur darf dann kein andrer Umstand hinzukommen, der ein specieller Grund zur Vermehrung der Gefahr ist, wie z. B. Bestimmung nach einem blockirten Hafen u. d. gl.

4) Was von der Kriegscontrebande gilt, gilt auch von der Friedenscontrebande. Es bedarf der Untersuchung nicht, ob es jedem Unterthanen eines Landes erlaubt sey, gegen die Ein- und Ausfuhrverbote eines anderen zu handeln[10]); da es hier nur darauf ankommt, das Verhältniß zwischen dem Assecuradeur und dem Versicherten zu untersuchen. Jener kann sicher bei einer allgemeinen Versicherung nicht voraussetzen sollen, daß die Gesetze irgend eines Landes dadurch verletzt werden sollen, und verlangt daher mit Recht, daß ihm dieß angegeben werde. Auch hier aber entsteht die Frage, wie weit dieß gehe? Daß der Kaufmann die Ein- und Ausfuhrgesetze der Länder, mit denen er handelt, kennen müsse, läßt sich wohl im Allgemeinen behaupten; aber wie nun, wenn ihm irgend eine singulaire Bestimmung, vielleicht eine, nicht lange vor der geschlossenen Assecuranz erlassene, Verordnung unbekannt blieb?

Das fremde Recht hat für ihn die Natur eines Factum; so wie nun die nicht geschehene Anzeige einer Thatsache die Assecuranz nicht ungültig macht, sobald der Versicherte sie nicht kannte, so kann man auch sagen, daß die unterlassene nähere Bezeichnung von Waaren, deren Ein- und Ausfuhr in einem fremden Lande verboten ist, die Assecuranz bestehen läßt, wenn der Versicherte die Verordnung nicht kannte. Nur unterscheidet sich fremdes Recht von Thatsachen wesentlich dadurch, daß ein Versicherter die letzteren, wo er ihre Existenz nicht kennt, nicht voraussetzen kann; jeder Kaufmann aber, der Unternehmungen nach einem Lande macht, sich um die Verordnungen bekümmern wird, die auf seine Unternehmungen von Einfluß seyn können, wenn man ihm nicht eine nimia securitas, eine supina

---

10) Darüber *Pothier* l. c. n. 58. *Emerigon* ch. XIII. sect. 20. *Valin* ad art. 49. de l'ordonnance h. t (III. 6.) Vergl. aber auch oben §. 553.

ignorantia, die nicht weiß, was anderen bekannt ist [11]), zur Last legen soll. Daher muß man annehmen, daß eine auch im Auslande schon allgemein bekannt gewordene Verordnung, dem Versicherten nicht unbekannt seyn dürfe; dagegen Nichtkenntniß einer Verordnung, die in seinem Wohnorte noch gar nicht oder sehr wenig, etwa bloß Einzelen durch Privatberichte, bekannt geworden ist, zu entschuldigen sey, und daher ungeachtet der unterlassenen näheren Bezeichnung der Waare, die Assecuranz nicht vitiire.

Was von Waaren, deren Ein- und Ausfuhr verboten ist, gilt, muß auch von jeder Unternehmung gesagt werden, die illegal ist; z. B. gegen ein ertheiltes Monovol streitet u. d. gl.

5) Manche Gesetze fordern, daß Gold und Silber in der Police spectell angegeben werden sollen [12]). Der Grund liegt offenbar darin, daß in den Ländern, in welchen die Verordnung erlassen wurde, die Ausfuhr edler Metalle verboten ist, oder wenigstens war [13]). Wo dieß nicht der Fall ist, da können deshalb diese Gegenstände allerdings unter den allgemeinen Benennungen versichert werden. Deshalb ist denn auch wohl ein Mal die specielle Bezeichnung ausdrücklich nur für den Fall eines Ausfuhrverbotes vorgeschrieben, für alle andren Fälle aber die allgemeine Benennung gestattet [14]).

6) Der Gebrauch fordert es, daß alle verschifften Waaren gehörig im Raume des Schiffes gestauet werden. Werden nun Güter auf dem Vedecke gelagert, so ist das eine Ausnahme, und es liegt darin offenbar eine Vergrösserung der Gefahr, da sie der Einwirkung des Meeres und der Witterung unmittelbarer ausgesetzt sind. Der Assecuradeur darf also mit Recht fordern, daß es ihm speciell angegeben werde, wenn dieß statt findet. Welchen Einfluß es hat, wenn

---

11) L. 213. §. ult. L 223. D. de verbor. sign. (50. 16.) L. 9. §. 2. de jur. & fact. ignorantia (22. 6.).

12) Guidon de la mer ch. II. art. 3. Coutumier *d' Amsterdam* art. 17. Middelb. A. O. Art. 7. Rotterdam A. O. Art 41. Amsterdam A. O. Art. 10.

13) Andrer Meinung Beneke System a. a. O. S. 74. S. aber Magens a. a. O. Cap. 13. S. 13. *Baldasseroni* l. c. tom. I. parte III. tit. II. n. 17. p. 261.

14) z. B. Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 30.; eine Stelle, die zugleich als Autorität gegen Beneke dienen mag.

der Schiffer pflichtwidriger Weise Güter auf dem Verdecke liegen läßt, ist danach zu beurtheilen, in wie fern der Assecuradeur für Versehen des Schiffers aufkommt oder nicht (§. 613).

Uebrigens ist in allen denjenigen Fällen, in welchen die specielle Angabe der versicherten Waare gefordert wird, keineswegs eine genaue Angabe der Qualität erforderlich, ja es braucht nicht einmal die Species angegeben zu werden; sondern es genügt, wenn die Waare ihrer Gattung nach benannt wird, z. B. Früchte, Getraide ꝛc. Nur muß dann freilich die Waare nicht von der Art seyn, daß gerade in der verschifften Species ein Grund liegt, weßhalb bei ihr das Risico größer, als bei einer anderen derselben Gattung ist.

Falsch ist es auch, wenn einige [15]) behaupten wollen, bei der Versicherung einer Waare, die einen nicht erkennbaren Theil einer größeren Parthei bildet, also z. B. wo 1000 Ballen Wolle versichert, aber 2000 Ballen verschifft sind, habe der Assecuradeur die Wahl, auf welchen Theil er die Assecuranz beziehen wolle, so daß er z. B., wo von den 2000 Ballen 1000 untergehen, es so ansehen könne, als habe er die geretteten 1000 versichert. Es ist hier vielmehr die ganze verladene Parthei als Ganzes zu nehmen, und es so anzusehen, als ob der Assecuradeur die Hälfte des Werthes derselben versichert, der Versicherte aber für die andre Hälfte das Risico selbst gelaufen habe, so daß ein Schade unter ihnen gleichmäßig, oder, wo nicht gerade die Hälfte versichert ist, pro rata vertheilt werden muß.

Wo eine Waare specifisch benannt ist, da kann man die Assecuranz nicht auf eine andre Waare beziehen; weil, wo die Absicht dahin ging, einen speciellen Artikel zu versichern, wenn dieser nicht verladen wird, die Assecuranz als rückgängig geworden anzusehen ist, und eine andre Waare schon deßhalb nicht an ihre Stelle treten kann, weil die Verschiffung dieser als eine abgesonderte selbstständige Unternehmung angesehen werden muß, bei der es rein zufällig ist, daß dieselbe Person sie unternimmt.

Dagegen aber kann die Assecuranz nicht unbedingt ungültig werden, wenn ein Artikel als rohe Waare versichert und als Fabricat

---

15) Wie *Cararegis* discursus legales disc. I. n. 144. *Santerna* l. c. IV. n. 56. conf. *Roccus* l. c. not. 53. *Emerigon* l. c. p. 298.

verschifft wurde. Man muß vielmehr einen Unterschied machen. Hat der rohe Artikel durch die Fabrication so sehr seine Natur verändert, daß das Fabricat nicht mehr unter dessen generischen Namen kommen kann, so kann auch, wo die rohe Waare versichert wird, die Assecuranz nicht auf das Fabricat bezogen werden, also geht z. B. eine Versicherung auf Oel nicht auf Seife ꝛc. Ist aber das Fabricat von der Art, daß es sich als Species unter den generischen Namen des rohen Artikels begreifen läßt, werden also z. B. goldene oder silberne Gefäße unter dem Namen Gold oder Silber, Tuch unter dem Namen Wolle versichert ꝛc., so besteht die Assecuranz.

Eben so kommt es auf die Fustage in der Regel nicht an. Ob Zucker in Kisten oder Fässern verschifft wird z. B., ist sehr gleichgültig. Es kann daher auch die Assecuranz nicht vitiiren, wenn darin eine falsche Angabe gemacht ist. Nur versteht es sich, daß die verschiedene Fustage oder Emballage keine Verschiedenheit des Risico hervorbringen darf, wenn dieß gelten soll. So würde Caffe, der in Säcken verladen wird, nicht als Caffe in Fässern versichert werden können, oder eine Assecuranz nicht auf Zucker in Kisten lauten dürfen, wenn derselbe in Säcken verschifft wird ꝛc.

Wird eine Waare, wie dieß z. B. wohl bei taxirten Policen geschieht, in der Police nach Marken und Nummern bezeichnet, so kann ein Irthum darin nicht schaden. Wenn nur die geschehene Verladung coustirt, so ist es sehr unwesentlich, wie eine Fustage bezeichnet war. Dieß ist ohne Einfluß auf das Risico. Nur muß natürlich dem Assecuradeur freistehen, wo er es bestreitet, daß eine Waare an Bord befindlich gewesen, oder wo er sonst ein Interesse daran hat, die Momente zu benutzen, die ihm die Marken und Nummern an die Hand geben. Z. B. jemand versichert 100 verladene Kisten Zucker; No. 1 — 50 bis London, No. 51 — 100 bis Hamburg mit Erlaubniß London anzugehen. Nun werden in London No. 11 — 50 und No. 51 — 60 gelöscht, auf der weiteren Reise bleibt das Schiff. No. 1 — 10 gehen verloren, die übrigen von 61 — 100 werden geborgen. Hier ist der Assecuradeur frei; denn der Risico der Kisten, No. 1 — 10 war in London erloschen und der Versicherte kann sie nicht den No. 51 — 60 unterschieben.

§. 577. Fortsetzung. 2) Schiffe.

Daß eine Assecuranz auf ein Schiff sagen müsse, daß sie solches sey, liegt in der Natur der Sache und folgt aus den Grundsätzen, die über die Bezeichnung des versicherten Gegenstandes im Allgemeinen aufgestellt sind. Schiffe werden von einander besonders durch ihren Namen und den ihres Schiffers unterschieden. Im Allgemeinen genügt diese Benennung der Namen vollkommen; und es ist nicht gerade erforderlich, daß die Gattung des Schiffes, z. B. ob Fregatte, Brigg, Schooner ꝛc, angegeben werde; wiewohl dieß besonders dann von Nutzen seyn kann, wenn mehrere gleichnamige Schiffe vorhanden sind.

Wird ein Schiff schlechtweg versichert, so geht die Assecuranz sowohl auf das eigentliche Schiff, wie auf den ganzen Zubehör desselben (Bd. III. §. 365), also auf diejenigen Theile eines Schiffes, die von demselben unzertrennlich sind, so wie auch auf die sogenannten Inventarienstücke, in welche letztere das Assecuranzrecht auch das Boot begreift [1]). Jedoch sind solche Gegenstände, die nicht indistincte Theil des Schiffes sind, sondern zu besonderem Zwecke mitgenommen werden, wie z. B., bei Grönländischen und Newfoundland Reisen das Fischergeräthe, nicht in der Versicherung des Schiffes begriffen, selbst wenn die Assecuranz auf das Schiff nebst Zubehör lautet [2]). So gehört auch die Ausrüstung, z. B. der Proviant ꝛc. an sich nicht dahin. Wo jedoch Gesetze ausdrücklich gestatten, daß die Ausrüstung in dem Werthe des versicherten Schiffes begriffen werde, da bedarf es einer speciellen Bezeichnung desselben nicht. In der Regel wird es jedoch in den Policen gesagt, daß das Schiff nebst Zubehör, als Masten, Segel, Anker, Munition, Geräth und sonstiges Zubehör versichert sey.

An sich scheint dem Assecuradeur es gleichgültig seyn zu können, ob ein Schiff beladen sey oder in Ballast segele, und man kann

---

1) *Kuricke* quaest illustr. qu. 5. *Straccha* l. c. gl. 8. n. 7. *Targa* ponderazione c. 52 n. 5. *Baldasseroni* l. c. tom. I. parte III. tit. VII. n. 29. p. 308 sq.

2) Vergl. *Park* l. c. p. 97. *Marshall* l. c. p. 127. *Phillipps* l. c. p. 71.

daher keine Verbindlichkeit auf Seiten des Versicherten annehmen, darüber eine Erklärung zu geben. Da jedoch ein Unterschied in sofern entsteht, als in einem unbeladenen Schiffe kein Object befindlich ist, welches zur Havariegrosse beiträgt, so ist es wohl hin und wieder, namentlich in Hamburg zur Bedingung gemacht, daß es angezeigt werden müsse, wenn ein Schiff in Ballast gehe. Da jedoch der Mangel eines Objectes, welches die Havariegrosse theilt, der einzige Grund dieser Bedingung ist, diese aber etwas außerhalb liegendes ist, so kann sie nicht ohne speciellen Vertrag angenommen werden.

Auch meist nur durch Vertragsbedingungen ist die Vorschrift ins Leben gerufen, daß es ausdrücklich erklärt werden müsse, wenn das versicherte Schiff von föhrenem Holze gebaut oder ein Klinkerschiff sey. Auch diese Bedingung findet sich in Gesetzen nicht, und ist nicht stillschweigend anzunehmen; wenn gleich hier der Unterschied schon ein wesentlicherer ist. Die Bedingung hat nämlich ihren Grund darin, daß föhrene Schiffe schwächer sind, als eichene, also leichter eine Beschädigung erleiden, und darin, daß ihr Werth ein geringerer ist, der Assecuradeur aber diesen zu beurtheilen im Stande seyn muß, wenn er sich entschließen soll, das Risico zu übernehmen, und wenn er seine Prämie bestimmen will.

Die Flagge des Schiffes, oder die Nation, der es angehört, braucht im Allgemeinen nicht angegeben zu werden. Nur wo ein Krieg es dem Assecuradeur wichtig macht, davon in Kenntniß gesetzt zu seyn, muß die Nationalität des Schiffes, oder wenigstens daß dasselbe unfrei sey, angegeben werden. Aus ähnlichem Grunde ist es anzuzeigen, wenn das versicherte Schiff ein gekauftes Prisenschiff ist. Dieß wenigstens so lange, als noch diejenigen Momente nicht eintreten, die die Prise gegen Ansprüche desjenigen, dem sie abgenommen, und insbesondre gegen Angriffe der Feinde desselben sicher stellen [3]). Welche Momente dieß sind, ist an einem anderen Orte gezeigt und hier daher auf das dort Gesagte zu verweisen (Vergl. Band III. §. 509 ff.)

3) S. auch Preuß. A. O. 1766. Abschn. IV. §. 41.

Uebrigens fällt dasjenige, was hier noch zu sagen wäre, mit dem unten in der dritten Unterabtheilung zu sagenden zusammen, die daher zu vergleichen ist.

§. 578. Fortsetzung.

3) Frachten. 4) Imaginairer Gewinn. 5) Bodmerei- und Havariegelder. 6) Reassecuranzen. 7) Prämie und Kosten.

Einer speciellen Benennung bedarf auch die Fracht, wo sie versichert wird. Sie ist keineswegs in der Versicherung des Schiffes mit begriffen. Wo Gesetz oder Gewohnheit eine bestimmte Art, Fracht zu versichern, eingeführt haben, da ist unter der allgemeinen Benennung Fracht diese zu verstehen. Sonst sollte die Angabe gemacht werden, wie die Fracht zu calculiren sey; namentlich ob Netto- oder Brutto-Fracht versichert werde. Wo dieß nicht geschehen ist, da bleibt nichts übrig, als zu untersuchen, wie das Casco versichert ist. Sind mit diesem die Kosten der Ausrüstung versichert, so kann die Assecuranz der Fracht nur auf Nettofracht gehen. Sie geht aber auf die Bruttofracht, wo das Schiff ohne die Kosten der Ausrüstung versichert worden. Eine nähere Angabe, welche Fracht gemeint sey, ist im Allgemeinen dann nicht nöthig, wenn überhaupt die Fracht, die das Schiff auf der Reise machen soll, oder ein ideeller Theil derselben versichert wurde; wohl aber ist die speciellere Bezeichnung nöthig, wenn eine bestimmte Fracht, z. B. von gewissen Gütern, von einer bestimmten Reise ꝛc., durch die Assecuranz geschützt werden soll. Unter Fracht ist im Allgemeinen der Erwerb des Schiffes auf seiner Reise zu verstehen; es kann dieselbe unter dieser Benennung daher zunächst nur von dem Eigenthümer des Schiffes versichert werden. An sich dürfte zwar nichts den Befrachter eines Schiffes, der dasselbe wieder verfrachtet, verhindern, auch die ihm zu zahlende Fracht blos als Fracht zu versichern. Man sollte jedoch immer fordern, daß seine Eigenschaft als Aftervermiether angegeben würde, weil sonst leicht dasselbe Interesse zweimal versichert werden könnte. Ueberdieß verliert durch den Untergang des Schiffes der Afterverfrachter nicht die ganze Fracht, sondern nur seinen Vortheil aus der höheren Verfrachtung; weil er ja, wenn das Schiff die Güter nicht

liefert, der Rhederei keine Fracht zu bezahlen braucht. Avanz auf Fracht muß immer als solcher versichert werden.

Uebrigens kann es keinen Unterschied machen, wenn der Rheder selbst sein Schiff beladet. Er berechnet sich in diesem Falle allerdings die Fracht, und durch die unmöglich werdende anderweitige Befrachtung werden ihm seine Waaren vertheuert; er kann also allerdings Fracht versichern, und es muß ihm freistehen, sie unter dieser allgemeinen Benennung versichern zu lassen; da er nicht verpflichtet ist, dem Assecuradeur seine Unternehmungen zu entdecken.

Imaginairer Gewinn sollte ebenfalls in der Police als solcher genannt, und auf jeden Fall nicht in dem versicherten Werthe der Ladung begriffen werden. Ein gleiches gilt von der Provision des Commissionairs. Welchen Gewinn und welche Provision man erwartet, d. h. die Zahl der pro Cente, braucht nicht angegeben zu werden, wenn die Versicherung nach der richtigen Art (§. 550) geschieht; weil hier sich doch erst ausweisen muß, welches Interesse der Versicherte hat, d. h. welchen Gewinn er ohne einen Unglücksfall gehabt hätte. Der Ausdruck Provision schlechtweg geht auf übliche Provision.

Havarie- und Bodmereigelder sind gewisser Maaßen mit dem Gegenstande, auf welchen sie vorgeschossen werden, identisch. Aber das Interesse ist ein verschiedenes. Es muß daher speciell genannt werden, und kann nicht in einer Assecuranz auf Schiff oder Güter begriffen seyn. Daß, wo nicht der Schiffer solche Gelder aufnahm, der Name des Entlehners angegeben werden müsse [1]), läßt sich nicht behaupten. Es ist bemerkenswerth, daß überall, wo von der Assecuranz die Rede ist, Bodmereien mit Havariegeldern zusammengeworfen werden, also stillschweigend vorausgesetzt wird, daß beide nach einerlei Grundsätzen zu beurtheilen seyen. In der Regel wird dieß auch so seyn. Es läßt sich aber sehr wohl denken, daß der Assecuradeur zuweilen ein Interesse dabei haben könne, zu wissen, von welcher Art der Gegenstand der Assecuranz sey. Dieß kann z. B. der Fall da seyn, wo das Vorrecht der Bodmerei verschieden von dem des einfachen Darlehn zur Ausbesserung des Schiffes wäh-

1) Wie *Baldasseroni* l. c. tom. I. parte III. tit. IX. n. 6. p. 327 meint.

rend der Reise ist, wo der Beitrag in Havariegrosse sich verschieden bestimmt ꝛc. Bodmereibriefe sollten daher nicht schlechtweg unter dem Namen Havariegelder versichert werden. Ueblich ist es hin und wieder, die Assecuranz auf „Havariegelder über die ein Bodmereibrief gezeichnet ist“ zu schließen.

Reassecuranzen müssen ausdrücklich als solche geschlossen werden [2]). Sie kommen aber, und zwar vorzüglich in sofern von ihrer Bezeichnung in der Police die Rede ist, in zwiefachen Betracht. Sie können nämlich nicht selbstständig bestehen, sondern setzen eine gültig geschlossene Assecuranz voraus. Dasselbe Interesse nun, welches der Versicherer hat, zu wissen, was er versichert habe, hat auch der Reassecuradeur. Es ist ihm daher nicht bloß zu erklären, daß eine Reassecuranz geschlossen werde, sondern auch der Gegenstand der ersten Assecuranz anzugeben; und zwar finden bei der Reassecuranz alle Grundsätze ihre Anwendung, die bei der Versicherung überhaupt gelten. Es muß daher dem Rückversicherer der Gegenstand der ersten Assecuranz, das versicherte Interesse und die sonst erforderlichen Umstände, gerade in derselben Art bezeichnet werden, wie der erste Assecuradeur, jetzt Rückversicherte, dieß von seinem Versicherten zu fordern berechtigt war.

Die Prämie und Kosten der Verschiffung brauchen da nicht speciell benannt zu werden, wo es Grundsatz ist, daß sie in dem Werthe des versicherten Gegenstandes begriffen sind. Wo aber der Nettowerth, oder ein andrer speciell angenommener Werth, in welchen das Gesetz die Kosten und Prämie nicht begreift, versichert wird, und nur diese Unkosten besonders versichert werden sollen, da müssen sie auch gehörig bezeichnet werden.

§. 579. Fortsetzung.

Folgen unrichtiger Bezeichnung.

Es entsteht noch die Frage, welche Folge hat eine unrichtige Bezeichnung des versicherten Gegenstandes?

Das kann vor allen Dingen nicht zweifelhaft seyn, daß, wo die Bezeichnung von der Art war, daß sie auf ein Interesse ging,

---

2) So auch Ord. de *Bilbao* l. c. art. 43. Preuß. A. O. 1766. Abschn. XII. §. 146. und unten §. 580.

welches sich von dem der Gefahr ausgesetzten wesentlich unterschied, wo also die Assecuranz, um gültig seyn zu können, auf das letztere, mithin auf dasjenige, welches bei Schließung der Versicherung nicht gemeint war, bezogen werden müßte, man den Contract als nicht wirklich geworden ansehen muß. Hier also ist die Assecuranz ohne alle Wirkung.

Wo zwar das versicherte Interesse auch das wirklich der Gefahr ausgesetzte, und nur in andrer Beziehung die Bezeichnung unrichtig war, könnte es anders scheinen. Wenigstens könnte man bei einigen Fällen, wo dieß der Fall ist, zu einem anderen Resultate gelangen. Die unrichtige Bezeichnung kann nämlich auf zweierlei Art von Wirkung auf das Contractsverhältniß seyn.

Sie kann nämlich einmal das Risico des Assecuradeurs verändern. Wenn z. B. der Versicherer auf Waaren gezeichnet hat, und das Interesse besteht in einem Bodmereibriefe, oder wenn er das, ihm bekannte Schiff A versicherte, und es ist das schlechtere Schiff B gemeint, so soll ihm ein Interesse untergeschoben werden, von dem er nicht bei Eingehung des Contractes voraussetzen konnte, daß es der Gegenstand desselben seyn solle. Schon nach den Grundsätzen des gemeinen Rechtes würde hier der Contract als ungültig angesehen werden müssen.

Die unrichtige Bezeichnung kann aber auch eine blos mangelhafte seyn; d. h. es kann der Gegenstand der Assecuranz im Ganzen richtig benannt, dabei aber eine Eigenschaft desselben nicht angegeben seyn, deren Angabe erforderlich ist, weil sie das Risico des Assecuradeurs nicht verändert, sondern modificirt. Wenn z. B. Contrebande, Gold und Silber dessen Ein- und Ausfuhr verboten ist, leicht verderbliche Waaren unter dem Namen „Kaufmannschaften," wenn ein Caper schlechtweg unter dem Namen „Schiff" versichert wird, so ist an sich das Risico des Assecuradeurs in der Hauptsache unverändert, aber es liegt in den genannten speciellen Eigenschaften eine neue abgesonderte Gefahr, der der Gegenstand der Assecuranz neben den Gefahren, die für den Assecuradeur mit demselben ohne diese Eigenschaft vorhanden wären, ausgesetzt ist. Da nun könnte man auf die Idee gerathen, und es ist in der gerichtlichen Praxis [1]) auch wohl

---

1) Bei Schriftstellern habe ich diese ganze Frage nicht untersucht gefunden.

versucht, die Behauptung aufzustellen, der Assecuradeur sey allerdings an die Assecuranz gebunden, und komme für alle Gefahren auf; nur von der einen durch die, nicht angegebene, besondre Eigenschaft, oder durch einen besonderen Umstand herbeigeführten, müsse er befreit seyn, weil er nur diese eine Gefahr nicht übernommen habe, alle anderen Gefahren aber dieselben seyen, der Umstand oder die Eigenschaft möge Statt gefunden haben oder nicht. Es würden sich für diese Ansicht selbst unterstützende Gründe im gemeinen Rechte finden lassen, wenn man die Unwissenheit des Assecuradeurs als einen Irthum in Nebendingen betrachten könnte[2]). Allein gerade dieß letztere kann man nicht. Der Assecuranzcontract hat auf der Seite des Versicherers immer einiger Maßen die Natur eines aleatorischen Vertrages. Der Assecuradeur übernimmt die Gefahr einer Reise, um zu gewinnen. Die Größe der Gefahr giebt ihm den Maaßstab, nach welchem er sich den erhofften Gewinn berechnet. Wenn er daher über eine Gefahr, die auf die Bestimmung der Prämie von Einfluß ist, in Unwissenheit bleibt, so ist ein wesentlicher Irthum, ein Irthum im Preise vorhanden. Es ist aber in specie zu erinnern, daß die Bestimmung der Prämie nicht das einzige ist, was es ihm wichtig macht, die Gefahr zu übersehen, die er auf sich nimmt. Die Gefahr ist gerade das Wesen des Assecuranzcontractes. Die Art der Gefahr ist von wesentlichem Einflusse auf den Entschluß des Assecuradeurs darüber, ob er die Assecuranz übernehmen wolle oder nicht. Ob er dazu bereit gewesen seyn würde, wenn er den Umstand, der die größere Gefahr mit sich führt, erfahren hätte, ist späterhin nicht mehr zu entscheiden; auf jeden Fall aber ist die Möglichkeit vorhanden, daß er sie abgelehnt haben würde; und da, nach dem oben Gesagten, auf jeden Fall die Gefahr und die Art derselben zu dem Wesen des Vertrages gehört, so muß man, bei unrichtiger Bezeichnung des versicherten Gegenstandes, die ganze Assecuranz für ungültig erklären. In Nebendingen kann man anders entscheiden. Bei diesen kommt es zunächst darauf an, welchen Einfluß sie auf das Risico des Assecuradeurs haben. Danach ist ihre Wirkung zu bestimmen. Ist der Einfluß außerwesentlich und beruht die unrichtige Angabe auf einem Irthume, so wird man ihr überall keine

2) Statt aller Ausführungen vergl. Glücks Comm. IV. §. 299.

Wirkung beilegen können Ist aber in dem Gegenstande der Versicherung etwas enthalten, wodurch möglicher Weise das Risico des Assecuradeurs über dasjenige steigen könnte, welches er in gewöhnlichen Fällen läuft, so ist der Fall danach zu beurtheilen, welche Wirkung das Unterlassen einer Anzeige nach Gesetzen und Verträgen hat. Auf die desfallsige Erörterung ist daher hier zu verweisen.

§. 580. Particularrechtliche Bestimmungen.

Die einzelen Gesetzgebungen haben hier das meiste der Theorie überlassen und sind sehr unvollständig in dieser Materie. Doch bemerke man folgendes:

Spanien. — Die Beschaffenheit der versicherten Gegenstände, und zwar, bei einer Assecuranz auf Güter auch Marken und Nummern der Fustagen, muß in der Police angegeben seyn [1]) Indessen brauchen Waaren nicht specifisch benannt zu werden, wenn nur der Versicherte im Falle eines Verlustes das Interesse und das Unglück nachweiset [2]). Wird schlechtweg das Schiff versichert, so ist darin aller Zubehör desselben mit begriffen [3]). Sonst findet hier nur die Vorschrift statt, daß Policen auf die Freiheit eines Menschen dessen Namen, Geburts- und Wohnort, so wie sein Alter, ferner den Namen und Wohnort desjenigen, der im unglücklichen Falle die Auslösung besorgen soll, enthalten müssen [4]).

Frankreich. — Auch in Frankreich muß die Police zwar die Bezeichnung des versicherten Gegenstandes enthalten; indessen genügen auch hier in der Regel allgemeine Benennungen bei Versicherungen auf Waaren [5]). Man kennt hier besonders die Ausdrücke „sur cargaison“ oder „sur facultés.“ Diese, so wie die Benennung „sur marchandises“ begreifen dann alle verladenen Waaren, und es bedarf keiner näheren Specification derselben. Wird eine Assecuranz auf Schiff und Ladung zusammen geschlossen (sur corps et faculté), ohne daß für jedes eine Summe bestimmt wäre,

---

1) Codigo de comercio. lib. III. tit. III. secc. III. art. 841. n. 10. 11.
2) Cod. de com. l. c. art. 846.
3) Art. 850. eod.
4) Cod. de com. l. c. art. 851.
5) *Emerigon* l. c. p. 287. sq. *Boulay-Paty* l. c. p. 380. sq.

so wird die versicherte Summe über beide repartirt [6]). Die Frage, ob unter dem generischen Namen einer Waare ein Gegenstand versichert werden könne, der aus demselben fabricirt ist, entscheiden Französische Juristen, unter (der freilich sonderbaren) Berücksichtigung des Römischen Rechtes dahin, daß, was wieder in seine ursprüngliche Gestalt zurückgebracht werden könne, unter dem Namen des rohen Products begriffen werden möge, also z. B. goldene Gefäße unter dem Namen Gold; was aber nicht wieder reducirt werden könne, und also eine neue Species ausmache, dürfe nicht unter der allgemeinen Bezeichnung versichert werden, also Seife nicht als Oel, Tuch nicht als Wolle [7]) ꝛc. Speciell bezeichnet werden sollen solche Waaren, die dem natürlichen Verderbe unterworfen, wie Getraide, Salz ꝛc.; sowie leckende Waaren in der Police speciell benannt werden, sollen, es müßte denn seyn, daß der Versicherte zur Zeit der geschlossenen Police keine Kenntniß von der Art der Waare hätte; was z. B. bei Retouren der Fall seyn kann. Auch ist die Folge der unterlassenen Angabe nicht Aufhebung des Contractes, sondern nur die, daß der Versicherer von der, aus der ihm verschwiegenen, Beschaffenheit der Waare herrührenden particulairen Havarie frei ist [8]). Eine Frage die hier entstehen kann, ist diese: Es ist entschieden, daß der Assecuradeur, der überhaupt frei von Leccage ist, auch dann davon befreit sey, wenn das Schiff gestoßen habe [9]). Die Policen mehrerer Französischer Assecuradeurs verpflichten diese aber im Strandungsfalle Leccage, oder wenigstens außerordentliche Leccage, so wie particulaire Havarie auf verderbliche und zerbrechliche Waaren zu bezahlen [10]). Gilt dieß nun überhaupt, oder nur wo die Gegenstände in der Police näher bezeichnet sind? Offenbar müssen sie, auch wo Gegenstände dieser Art unter allgemeiner Benennung versichert sind,

---

6) Declaration du roi du 17. Août 1799. art. 10.

7) *Emerigon* l. c. p. 300. *Boulay-Paty* l. c. p. 389.

8) Code de commerce. art. 355.

9) Urtheil des Handelsgerichts zu Marseille. 8. Juli 1822. in *Giraud* et *Clarion* journal de jurisprudence commerciale et maritime II. p. 230. III. p. 177. sq.

10) Bord. auch im Strandungsfall frei von ordinairer Leccage; Hav. bedingungsweise; Nant. wie Bord.; Paris wo ass. part. auch im Strandungsfalle frei von 20 pCt. Leccage sind.

die Leccage im Strandungsfalle bezahlen, so weit die Police sie dazu verpflichtet. Denn gerade das ist der Zweck der gedruckten Policen, Bedingungen für Fälle festzustellen, wo sonst Erörterungen Statt finden müßten. Für den Fall der ausdrücklichen Angabe der Natur der Waare bedurfte es keiner beständigen Bedingung, da hier die Befreiung sich ausdrücklich stipuliren ließ. Auch ist gerade da, wo die Police eine solche Bedingung enthält, der Assecuradeur durch die allgemeine Bezeichnung nicht schlechter gestellt.

Holland. — Die allgemeine Benennung Güter ist hier nur in dem Falle erlaubt, da der Versicherte die Beschaffenheit von Waaren, die er erhalten soll, nicht kennt. Auch dann aber sind Gold und Silber in Münzen oder Barren, Juwelen, Edelsteine, Perlen und Munition nicht darin begriffen [11]). Wenn imaginairer Gewinn versichert wird, muß er speciell benannt, und angegeben werden, auf welche Güter er erwartet werde. In den Werth der Waare kann er nicht begriffen werden, selbst nicht so, daß angegeben wird, der Betrag, um welchen die Waare zu hoch taxirt worden sey, valedire für imaginairen Gewinn, wo die Assecuranz bis zu diesem Betrage ungültig ist [12]). Auch daß Fracht, Zölle und sonstige Kosten auf den Werth der versicherten Waare aufgeschlagen sey, soll in der Police angegeben werden, obgleich es keiner Angabe des Betrages derselben bedarf [13]). Sind leicht verderbliche oder leckende Güter, wo dieß erlaubt ist, also, wo sie aus der Fremde kommen, deren Natur der Versicherte nicht kennt, unter allgemeiner Benennung versichert, so ist die Wirkung die, daß der Assecuradeur immer frei von 10 pCt., und wo eine Usance existirt, nach der sie gewöhnlich frei von Beschädigung oder von Leccage versichert werden, auch von dieser frei ist [14]). Nach den Policen von Antwerpen und Rotterdam muß bei Versicherungen auf Casko es angegeben werden, wenn das Schiff

---

11) Niederländ. H. G. B. Buch II. Tit. IX. Art. 18.
12) Ebendas. Art. 49.
13) Niederländ. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 46. 47.
14) Ebendas. Art. 92. — Die Antwerpener Police ist frei von Leccage außer im Strandungsfall, und selbst dann ist Leccage nur zu Lasten des Assecuradeurs, wenn sie die ordinaire Leccage um drei, bei Weinen um fünf pCt. übersteigt.

von föhrenem Holze gebaut ist. Doch ist die Wirkung der unterlassenen Angabe nicht Ungültigkeit des Contractes, sondern die, daß der Assecuradeur nur die Hälfte von dem bezahlt, was er sonst zu bezahlen hätte.

England. — In England treibt man die Versicherung unter allgemeiner Benennung am weitesten. Selbst verderbliche Artikel und leckende Waaren können schlechtweg unter dem Namen Güter, Kaufmannschaften ꝛc. versichert werden. Wo aber die Waare specifisch benannt ist, da kann die Assecuranz nicht auf eine andre bezogen werden [15]). Die Ausrüstung des Schiffes, Kleider des Schiffers, können unter dem Namen Güter nicht begriffen werden [16]). Bodmereigelder müssen als solche in der Police benannt werden und kommen nicht unter die Rubrik Güter [17]); doch ist entschieden, daß der Schiffer eines Ostindienfahrers, der Gelder für den Schiffsbedarf, für welche er sich eine Bodmereiprämie berechnet hatte, hergegeben, diese unter dem Namen „goods, specie and effects on board“ versichern könne, weil diese Art der Versicherung auf Ostindischen Reisen zur Usance geworden sey [18]). Imaginairer Gewinn ist, wo er versichert werden soll, speciell zu benennen [19]). Assecuranz auf Schiffe begreift die Ausrüstung („outfit“), d. h. Segel, Tauwerk, Provision, Munition [20]), aber nicht das Fischergeräthe bei Grönländischen Reisen [21]). Diese werden besonders, wiewohl auch unter dem Namen outfit versichert [22]). Fracht wird in der Police benannt, indessen braucht nicht angegeben zu werden, daß nur

---

15) *Park* l. c. p. 14. *Marshall* l. c. p. 317.

16) Gregory c. Christie. Brough c. Whitmore. Den ersteren Fall s. bei *Park* l. c. p. 14. *Marshall* l. c. p. 319, den letzteren in term. reports IV. p. 206.

17) Glover c. Black. Burrowes reports III. p. 1394.

18) Gregory c. Christie. Note 16 cit.

19) Lucena c. Crawfurd. new reports II. p. 315. Eyre c. Glover. *East* reports XVI. p. 218.

20) Forbes c Aspinwall. *East* l. c. XIII. p. 325 conf. Weskett l. c. s. v. outfit und s. v. provisions.

21) Hoskins c. Pickersgall. *Park* l. c. p. 97. *Marshall* l. c. p. 127.

22) Hill c. Patten. *East* reports VIII. p. 373.

die Fracht für einen Theil der Reise versichert werde [23]). Unter dem Namen Fracht, die von Jamaica nach England, mit Erlaubniß jede Westindische Insel anzugehen und Güter dort einzunehmen, versichert war, ist in einem Falle Fracht für Güter, die in der Havana eingenommen wurden, mitbegriffen [24]).

Nordamerica. — In sehr vielen Puncten stimmt das Americanische Recht mit dem Englischen überein; in mehreren weicht es jedoch von demselben ab, oder ist näher bestimmt. Im Allgemeinen genügt auch hier jede Benennung des versicherten Gegenstandes, die hinlänglich ist, um die Art des Interesse erkennen zu lassen [25]). Irthümer in Nebendingen, z. B. in dem Namen des Schiffes, den Marken der Waaren ꝛc., schadet dem Versicherten nicht. Hinsichtlich der allgemeinen Bezeichnung von Gütern wende man das Englische Recht an. Doch ist man hier sehr lax. So wurde eine Assecuranz auf Retouren auf Güter bezogen, die selbstständig verladen waren, nnabhängig von der Ausladung, die unverkauft geblieben war [26]). In Philadelphia wird sogar Commission und erwarteter Gewinn unter der Benennung Güter versichert [27]); so wie auch Provision, die der Schiffer bei glücklicher Ankunft erhalten hätte, unter der allgemeinen Benennung „Eigenthum an Bord des Schiffes“ versichert werden kann [28]). Merkwürdig ist aber die Entscheidung, nach der eine Assecuranz „on all lawfull goods“ Kriegscontrebande deckt [29]). Fracht kann unter der allgemeinen

---

23) Murdock c. Potts. *Park* l. c. p. 451. Taylor c. Wilson. *East* reports XV. p. 324.

24) Barclay c. Stirling. *Maule* et *Selwyn* reports V. p. 6.

25) S. überhaupt *Phillipps* treatise p. 64 sq.

26) Haven c. Gray. *Phillipps* l. c. p. 69.

27) Prichet c. insurance company of N. America. *Phillipps* l. c. p. 70.

28) Holbook c. Brow. ibid. p. 71.

29) Seton c. Low. Skidmore c. Desdoity. Juhel c. Rhinelander. *Phillipps* l. c. p. 69. Sophistisch klingt es aber doch, wenn man sagt, das Völkerrecht erkläre den Handel mit Contrebande nicht für rechtswidrig, sondern gebe nur den Krieg führenden Mächten das Recht die Contrebande wegzunehmen. Der Grund verfehlt überdieß die Pointe. Der Assecuradeur fragt wenig nach der Rechtsphilosophie; aber er will wissen, welches Risico er laufe.

Benennung Fracht versichert werden [30]); in Newyork ist jedoch entschieden, daß dieß nur der Fall sey, wenn der Versicherte Eigner des Schiffes ist, während er, wo sein Anspruch auf Fracht durch ein specielles Uebereinkommen begründet wird, das Interesse näher bezeichnen müsse [31]); wogegen in Massachusetts eine Assecuranz „auf Fracht der Brigantine Rose“ aufrecht erhalten wurde, ungeachtet der Versicherer opponirte, der versicherte Eigner des Schiffes sey selbst Eigner der Ladung, es könne also keine Rede von Fracht seyn [32]).

Preußen. — Im Allgemeinen kann man auch hier annehmen, daß Assecuranzen unter allgemeiner Benennung zulässig sind; jedoch nur, wo Kaufleute sich versichern lassen [33]). Leicht verderbliche Waaren, als welche das Gesetz alle Getraide und Sämereien, alle Salze, Zucker, Sirup, Vitriol, Allaun, Pott- und Weidasche, Früchte, (sowohl frische wie eingemachte oder getrocknete), Kräuter, Blumenzwiebeln und Wurzeln, alle getrocknete Gallerte, besonders Lakritzensaft und Leim, Gummi, Wein, Oel, Flachs, Hanf, Wolle, Pelzwerk, Käse, Fische (auch Heringe), ungetheertes Tauwerk, Ka-

---

30) Olivier c. Green. Locke c. N. American insur. comp. Bartlett c. Walter.

31) In Riley c. Delafield. Der Versicherte hatte das Schiff verkauft, sich aber die Fracht für die in Frage stehende Reise reservirt, und diese unter der allgemeinen Benennung. „Fracht der Güter an Bord der Delia von Newyork nach einem Hafen im Mittelländischen Meere“ versichert. Das Gericht nahm an, der Versicherte, der nicht mehr Eigenthümer des Schiffes sey, könne nicht eigentlich Fracht erwerben, sein Interesse beruhe auf dem speciellen Vertrage, und dieses habe er in der Police bezeichnen müssen. Das heißt offenbar die Aengstlichkeit zu weit treiben. Fracht war es doch immer die versichert war, und ob sie dem Eigenthümer des Schiffes zukam, oder einem Dritten, ist gleichgültig. Interesse und Gefahr sind dieselben.

32) Dumas c. Jones. *Phillipps* l. c. p. 75. Offenbar richtig entschieden. Der Rheder, der selbst sein Schiff benutzt, berechnet sich selbst die Fracht, und die verschifften Güter kommen ihm um so viel theurer zu stehen, als er mit dem Schiffe hätte verdienen können, wenn er es nicht selbst benutzt hatte. Er muß also die Fracht, und zwar als solche, versichern können.

33) Preuß. Landr. II. VIII. §. 2071.

belgarn, Instrumente, Papier und Bücher aufzählt, sollen speciell benannt werden. Ebenso Vieh und Sclaven. Doch macht die unterlassene Angabe die Assecuranz nicht ungültig, sondern befreit nur den Assecuradeur von der Ersetzung eines aus der Natur dieser Gegenstände entstehenden Schadens [34]). Werden Waaren, wo dieß zulässig ist, in unbenannten Schiffen versichert (§. 585), so sollen, soviel möglich, alle Merkmale, an denen sie von anderen Bestellungen (die etwa in andern Schiffen verladen werden?) unterschieden werden können, namentlich die Qualität, Zahl der Fustagen, Marken, Nummern, Abgangsort, Namen des Absenders, Datum der Bestellung und des Advisbriefes in der Police angegeben werden [35]). Bei Lebensversicherungen ist das Alter, der Gesundheitszustand und das Gewerbe desjenigen, dessen Leben versichert wird, anzugeben, und wo die Freiheit eines Menschen versichert wird, anzuzeigen, in welcher Art von Unternehmung derselbe begriffen ist [36]). Bei Assecuranzen auf Schiffe muß die Bauart, Größe und der gegenwärtige Zustand derselben angegeben werden, widrigenfalls die Assecuranz unverbindlich, die Prämie aber verfallen ist, wie auch angegeben werden muß, wie viele Reisen ein Schiff schon gemacht habe, und daß es von anderem als eichenem Holze erbaut sey [37]). Dieselbe Folge hat es, wenn ein genommenes oder Prisenschiff, ohne Angabe, daß es noch nicht in einem freien Hafen oder auf einer freien Rhede gewesen, versichert wird [38]). Anzugeben ist ferner, ob ein Schiff Kriegscontrebande geladen habe; was auch derjenige, der sich auf Güter versichern läßt, anzeigen muß. Doch folgt aus der Unterlassung der Angabe nur Befreiung des Assecuradeurs von

---

34) Preuß. Landr. II. VIII. §. 2046 — 2049.

35) Es ist ein Glück, daß das Gesetz, Landr. a. a. O. §. 2081. 2082, durch die Worte „wo möglich“ selbst für einen Ausweg gesorgt hat. Auf solche Abwege aber führt es, wenn man, ohne eine Sache zu kennen, in Abfassung der Gesetze so gar ausführlich seyn will.

36) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2050. 2051.

37) §. 2030. coll. §. 2026. eod

38) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2031. So, wie oben geschehen, ist die Verordnung zu stellen. Die Wortstellung des Gesetzes ist wieder ganz geeignet, eine Pforte für Streit und Chicanen zu öffnen.

Schaden, der aus der Qualität dieser Gegenstände entsteht [39]). Bei Versicherungen auf Fracht von Salz und andern dem Schmelzen unterworfenen Sachen, muß, wenn sie lose in das Schiff geladen werden, der Versicherte erklären, ob die Fracht für eigenommenes oder ausgeliefertes Maaß zu verstehen sey, sonst wird letzteres angenommen [40]). Irthümer in Nebendingen schaden nicht [41]).

Rußland. — Hier soll immer eine genaue Bezeichnung des Gegenstandes der Versicherung gegeben werden. Daher ist, bei Assecuranzen auf das Casco, dessen Alter, Ort der Erbauung oder Ausbesserung, aus welchem Holze es erbaut, ob es dicht und wohl calfatert, ob es mit tüchtigem Geräthe versehen ist, anzugeben. Bei Versicherungen auf Güter und andre Gegenstände ist deren Beschaffenheit und Natur, besonders wenn sie Mängel hat, anzugeben. Absichtliches Verschweigen gilt für Betrug, entfreit also den Versicherer seiner Verbindlichkeit und macht den Versicherten der Prämie verlustig [42]).

Schweden. — Der Gegenstand der Versicherung ist auch hier zu den Dingen gezählt, die in der Police enthalten seyn sollen. Doch genügen wohl allgemeine Bezeichnungen [43]). Speciell namhaft zu machen sind Kriegsgeräthe und andre Kriegscontrebande, Edelsteine, Perlen, Prätiosen und Kleinodien (dyrbare saker eller Clenodier), so wie leicht verderbliche Waaren, bei Verlust jedes Anspruches an den Assecuradeur, der nichts desto weniger die Präme behält [44]). Doch begreift der Ausdruck „verderbliche und unverderbliche Güter“ („förderfwelige och oförderfwelige waror“) alle Arten von Waaren [45]), wie denn auch von Contrebanden-Gütern nur diese Eigenschaft angegeben, nicht aber die Waare nach ihrem eigentlichen Namen angegeben zu werden braucht [46]). Bei

---

39) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2041. 2042.

40) Daſſelbe. §. 2052.

41) Ebendaſ. §. 2077.

42) Ruſſ. Ordn. der Handelsſchifffahrt. Hauptſt. X. Art. 182. 183.

43) *Swer.* Rik sioelag Försäkrings-balk (Abth. VI.) cap. 2. Försäkrings-stadga 1750, om försäkring, art. 4. §. 2. art. 5. § 3. sq.

44) Försäkrings-stadga l. c. art. 5. §. 3. 4.

45) Sioelag l. c. cap. 2.

46) Föräskrings-stadga l. c. §. 3.

Versicherungen auf Casco ist anzugeben, wenn das Schiff von Klinker=Art ist, widrigenfalls ist die Assecuranz ungültig, aber die Prämie verfallen [47]). Dasselbe ist Rechtens, wenn bei Versicherung eines Prisenschiffes, welches noch nicht auf freiem Hafen oder freier Rhede war, dieser Umstaud nicht angegeben ist [48]).

Dännemark. — Das Dänische Recht ist in dieser Materie das dürftigste. Es beschränkt sich auf die Verfügung, daß der Versicherte getreulich alle ihm bekannte Umstände angeben solle. Namentlich soll in der Police die Art des Schiffes (ob Schiff, Brigg ꝛc.) so wie ob es von Föhren oder Eichen Holz gebaut sey, beschrieben seyn. Doch ist, wenn letzteres unterblieb, die Assecuranz nicht ungültig, sondern die Folge uur die, daß der Assecuradeur, im Fall das Schiff ein Föhrenes war, nur die Hälfte desjenigen bezahlt, was ihm sonst ganz zur Last gefallen wäre [49]).

§. 581. Hamburger Recht.

Die Benennung des Gegenstandes der Versicherung gehört auch hier zu den essentialibus der Police [1]). Indessen genügen auch hier allgemeine Benennungen [2]), wie „Kaufmannschaften ꝛc.“ Ja, es ist sogar der Fall vorgekommen, daß, wo eine Waare speciell in der Police benannt war, dieselbe als für einen verwandten Artikel geltend angesehen ist [3]); nur muß dann über die geschehene Verladung kein Zweifel seyn können. Auf eine ganz verschiedene Waare kann aber auch hier die Assecuranz nie bezogen werden [4]). Speciell benannt werden müssen jedoch leicht verderbliche Waaren, als welche ausdrücklich genannt sind: Salz, Korn, Pflaumen, Rosinen, Vitriol, Fische, Ocker, Hanf, Flachs, ungetheerte Taue, und Kabelgarn [5]).

---

47) Försäkrings-stadga l. c. art. 3. §. 2.

48) Art. 5. §. 5. eod.

49) Convention imellem Khvnske asseur. comp. tit. „Ved asseurering i agt tages“ etc. art. 1.

1) Hamb. Assecuranz= und Havarie=Ordnung Tit. I. Art. 4. Nr. 2.

2) Hamb. A. u. H. O. arg. Art. 8. Tit. IV.

3) Urtheil des Admiralitätsgerichts bei Klefeker Samml. Hamb. Ges. u. Verf. VII. S. 323. ff.

4) Urtheil des Admiralitätsgerichts bei Klefeker a. a. O. VII. S. 360.

5) Hamb. A. u. H. O. Art. 8. Tit. IV.

Diese sind indessen nur als Beyspiele genannt, wie das Gesetz durch den Beisatz „und dergleichen“ selbst zu erkennen giebt. Die Vorschrift erstreckt sich daher auf alle verderbliche Waaren.

Speciell namhaft gemacht werden sollen auch alle Artikel, die unter die Rubrik der Contrebande gerechnet werden. Es bedarf zwar keiner speciellen Benennung der Waare; indessen muß dann wenigstens angezeigt werden, daß sie in contrebanden Artikeln bestehe [6]). Eine Versäumniß darin zieht die Ungültigkeit der Police nach sich.

Dagegen werden Gold und Silber, gleichviel ob es gemünzt oder ungemünzt sey, Juwelen, Perlen allerdings in den allgemeinen Ausdruck Kaufmannschaften begriffen, und können also gültig unter dieser Benennung versichert werden [7]).

Schiffe werden schlechtweg als solche versichert. Es ist jedoch vorgeschrieben, daß speciell angegeben werden müsse, wenn das versicherte Schiff eine erkaufte Prise sey, die noch auf keinem freien Strome oder Revier gewesen. Nach dem Gesetze macht die Unterlassung dieser Angabe die ganze Assecuranz ungültig [8]), und auf diese Vorschrift verweisen alle Assecuranzcompagnien, die dieses Gegenstandes erwähnen. Einige dehnen jedoch diese Pflicht des Versicherten überhaupt auf den Fall aus, da das versicherte Schiff von dem Unterthanen einer im Kriege begriffenen Macht gekauft ist [9]); eine Ausdehnung, die man bei den verschiedenartigen Grundsätzen der Mächte hinsichtlich eines Verkaufes in transitu (§. 514.), nur billigen kann.

Nach den Bedingungen mehrerer Compagnien muß es auch angezeigt werden, wenn ein Schiff von Föhrenholz gebaut ist. Doch ist die Folge der unterlassenen Anzeige nicht Ungültigkeit der Assecuranz, sondern nur die, daß die Compagnien, die die Bedingung haben, nur die Hälfte von demjenigen bezahlen, was ihnen sonst zur Last gefallen wäre [10]). Einige dehnen dieß auch auf Schiffe, die

---

6) Ebendas. Art. 10.
7) Hamb. A. u. H. O. Art. 9.
8) Ebendas. Art. 11.
9) H. A. G. 15; n. S. A. C. 15; M. A. C.
10) Vergl. n. S. A. C. 15; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; A. C. 26; 11. A. C.; n. 3. A. C.; 7. A. C.; 4. A. S. 15; n. 3. V. G. 16; n. 2. A. C.; n. 4. A. C. M. A. C. H. A. G. 15.

in Ballast fahren oder nur Salz geladen haben [11]), aus; während ein Paar auch die Anzeige fordern, daß ein Schiff Steinkohlen geladen habe [12]), und eine noch weiter geht, und die Anzeige fordert, daß Kalk oder Kreide geladen sey [13]). In Hamburg wird dieß nur bei Versicherungen auf das Casco gefordert, die Lübeker Compagnien verlangen jedoch auch eine Anzeige, wenn Güter, die in Klinkerschiffe geladen sind, versichert werden.

Da das Hamburgische Assecuranzrecht für die hauptsächlichsten Gegenstände dieses Contractes specielle Policen vorschreibt, deren sich die Partheien bedienen müssen, so liegt es schon darin, daß sie nicht mit einander vermengt werden dürfen, und also z. B. Bodmerei nicht unter dem Namen Güter versichert werden kann u. d. gl. Es bedarf daher keiner Erwähnung derselben. Bei Versicherungen gegen Türkengefahr ist es jedoch vorgeschrieben, daß der Name und Stand desjenigen, der sich dieser Gefahr aussetzt, angegeben werde [14]), so wie auch anzugeben ist, ob die Assecuranz auf dessen Freiheit oder ob sie auf sein Leben gelte [15]).

Auch hinsichtlich der Reassecuranz, für welche keine eigne Policen gesetzlich eingeführt sind, ist anzumerken, daß ausdrücklich in der Police erklärt werden muß, daß die Versicherung eine Reassecuranz sey [16]).

Dritte Unterabtheilung.

Von der Benennung des Schiffes und Schiffers in der Police.

§. 582. Benennung des Schiffes und Schiffers.

Wo das Schiff der Gegenstand der Assecuranz ist, da ist dessen Benennung und Bezeichnung in der Art wesentlicher Bestandtheil

---

11) 2. S. A. C.; 7. A. C.; A. C. 26; M. A. C.; H. A. S. 23; H. A. G. 15; 11. A. C; n 2. A. C; n. 3. A. C; n. 4. A. C.

12) n. 2. A. C.; n. 3. A. C.; n. 4. A. C.

13) N. 4. A. C.

14) Hamb. A. u. H O Tit X. Art. 2. i. f.

15) Arg. Art. 4 5. eod.

16) Hamb. A. u. H. O Tit. XVIII. Art. 1.

der Police, wie dieß in der vorhergehenden Unterabtheilung von dem Gegenstande der Assecuranz überhaupt ausgeführt ist.

Aber auch, wo ein andrer Gegenstand der Gefahr ausgesetzt wird, ist die Benennung des Schiffes wichtig. Nicht alle Schiffe sind einander gleich. Die mehr oder minder solide Bauart, das Alter derselben, der Schiffer, der sie führt, haben auf den Entschluß des Assecuradeurs, ob er die Versicherung übernehmen will oder nicht, den bedeutensten Einfluß. An Plätzen, welche bedeutende Assecuranzgeschäfte machen, führen daher die Assecuradeurs förmliche Register über die ihnen vorkommenden Schiffe, die sie nicht selten in Classen theilen. Diese Classification der Assecuradeurs hat dann, theils weil sie ein Zeugniß für das Schiff abgiebt, theils aber auch, weil der Befrachter sich durch die Wahl eines besseren Schiffes wiederum die Versicherung seiner Ladung erleichtert, keinen geringen Einfluß auf die größere oder geringere Leichtigkeit, mit der ein Schiff Frachten findet.

Dieß ist jedoch nicht die einzige Rücksicht, die in Betracht kommt. Es giebt noch eine andre, sehr wichtige. Die Bezeichnung des versicherten Gegenstandes soll nämlich, so viel wie möglich, alle Merkmale enthalten, an denen die Identität desselben sich erkennen läßt, und durch welche der Beweis des Interesse und der geschehenen Verladung zu führen ist. Dafür nun giebt es kein sichreres Mittel, als dasjenige, neben den übrigen Merkmalen des Gegenstandes der Assecuranz, in der Police auch anzugeben, in welchem Schiffe derselbe der Gefahr ausgesetzt wird. Es ist daher durch einen allgemeinen Gebrauch eingeführt, den Namen des Schiffes in der Police zu benennen, auch wo dieses nicht gerade der Gegenstand der Versicherung ist, und auch die Gesetze fordern in der Regel die Benennung des Schiffes [1]).

1) Guidon de la mer ch. II. art. 1. Coutumier *d'Amsterdam* art. 3. Ordonnance de la marine art. 3. h. t. (III. 6.) Middelb. A. O. Art. 9. Rotterdam A. O. Art. 71. Amsterdam A. O. 1744. Art. 2. Recopilacion de leyes de las Indias lib. IX. tit. XXXIX. arg. ley 35. Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 1. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 3. Preuß. A. O. 1766. Abschn. II. §. 6.

Im allgemeinen, d. h. wo nicht Gesetze ein Anderes vorschreiben, genügt die Benennung des Namens eines Schiffes, und es bedarf keiner näheren Bezeichnung der Art desselben. Der Name Schiff bezeichnet jedes Handelsfahrzeug, und es ist lächerlich, wenn man die Assecuranz für ungültig erklären will, wenn sie auf ein Schiff ging, und sich ausweiset, daß das Fahrzeug kein solches sey, welches technisch ein Schiff genannt wird, d. h. ein Seefahrzeug mit drei vollständigen Masten [2]); zumal da nur wenige Versicherte eine genaue Kenntniß von der technischen Benennung der verschiedenartig gebauten oder aufgetakelten Schiffe haben [3]). Die Benennung „Schiff“ hat nie die Absicht, ein Fahrzeug von bestimmter Bauart zu bezeichnen. Schwieriger freilich ist es, wenn der Versicherte sich einer technischen Bezeichnung zur Benennung des Schiffes bedient, und also dieses z. B. als Brigg, Schooner, Kuff bezeichnet. Hier könnte man allerdings eher die Assecuranz für wirkungslos erklären, wenn der Gegenstand der Assecuranz nicht in einem unter diese Benennung kommenden Fahrzeuge der Gefahr ausgesetzt wurde, in sofern als der Beweis der Identität des verlornen oder beschädigten Gegenstandes mit dem versicherten hier nicht vollständig seyn kann, besonders wenn andre Umstände damit concurriren, die die Sache zweifelhafter machen; wie z. B. wenn es zwei Fahrzeuge gleiches Namens aber verschiedener Gattung giebt, und zufällig der Versicherte in beiden Waaren verlud, aber nur eine Ladung mit unrechter Bezeichnung der Gattung des Schiffes versicherte, wenn nun dieses verloren wird, das andre aber glücklich ankommt. Von solchen Umständen, die eine Sache bedenklich machen können, abgesehen, kann in der unrichtigen Bezeichnung des Schiffes kein Grund liegen, die Assecuranz ungültig zu machen. Die Identität der verladenen Güter mit den versicherten läßt sich oft auf andre Weise herstellen,

---

2) So u. a. *Casaregis* discursus legales disc. 1, 70. Valin sur l'art. 3. h. t. (III. 6.) *Baldasseroni* l. c. tom. I. part. II. tit. II. n. 3. p. 132. *Emerigon* l. c. tom I. ch. VI. s. 3.

3) Wie viele z. B. sollten wohl den Unterschied zwischen einem Schiffe und einer Barke kennen? die bedeutenderen Verschiedenheiten, z. B. zwischen Schiff und Brigg ꝛc. kennen freilich wohl viele. Diese aber sind, für die hier in Betracht kommende Frage, bei Weitem nicht die wesentlichsten.

besonders da auch der Name des Schiffers genannt wird, und welches Fahrzeug gemeint war, ist nur dann nicht auszumitteln, wenn der Zufall auf das Aergste spielt, wenn also z. B. wo etwa zwei gleichnamige existiren, beide dieselbe Bestimmung hatten und zugleich die Schiffer ganz gleiche Namen haben.

Neben den Namen des Schiffes wird nämlich auch der des Schiffers genannt. Dieser gehört überall zur vollständigen Bezeichnung eines Schiffes und ist überdieß im Assecuranzcontracte aus demselben Grunde wichtig, der überhaupt die Benennung des Schiffes wichtig macht; aus dem nämlich, daß ein Schiffer ein größeres Zutrauen bei den Assecuradeurs genießt, als der andre.

Der Nationalcharacter des Schiffes oder Schiffers ist in der Regel unwesentlich. Er braucht daher auch nicht angegeben zu werden. Sobald aber die Umstände von der Art sind, daß aus der Nationalität derselben eine Vermehrung der Gefahr entspringt, muß dieselbe allerdings angegeben werden. Dieß ist daher hauptsächlich in Kriegszeiten erforderlich. In Friedenszeiten wird die Nichtangabe derselben unwichtig erscheinen. Falsche Angabe kann dagegen auch hier von wesentlichem Einflusse auf das Contractsverhältniß seyn. So z. B. wenn ein Schiff, welches nach einem Lande bestimmt ist, oder Gewässer passirt, wo schweres Berglohn oder Strandrecht herscht, fälschlich als einer Nation angehörend bezeichnet wird, deren Angehörige von diesen Lasten durch Tractaten befreit sind, u. d. gl.

Der Zustand, in welchem sich das Schiff zur Zeit der geschlossenen Assecuranz befindet, kommt ebenfalls sehr in Betracht. Der Assecuradeur ist berechtigt, vorauszusetzen, daß ein Schiff durchaus seetüchtig ist, d. h. daß es mit allem zur Reise erforderlichen wohl versehen, daß es gehörig bemannt sey, u. d. gl. Ist nun ein Schiff zur Zeit des geschlossenen Contractes beschädigt, hat es Mangel an Leuten, fehlt ein wesentliches Schiffs-Document, welches ein Schiff, wie das bezeichnete in der Regel führt, und vermehrt der Mangel das Risico, wie dieß z. B. bei Reisen in das Mittelländische Meer mit dem Mangel des Türkenpasses der Fall ist, u. d. gl., so muß dieß nachtheilig auf die Versicherung wirken.

Nur ein sehr wesentlicher Unterschied findet hier Statt. Wo der Versicherte der Eigenthümer des Schiffes ist, also bei Assecuranzen auf das Casco, auf Fracht oder auf Güter, die der Rheder in

seinen eignem Schiffe verladet, da afficirt eine unrichtige Angabe oder ein Verschweigen solcher wesentlicher Mängel den Contract unbedingt. Ist aber ein Dritter der Versicherte, so wird, wenigstens überall, wo der Assecuradeur für Versehen des Schiffers aufkommt, dieser Umstand von Einfluß auf die Versicherung nur seyn, wenn der Versicherte Kenntniß davon hatte.

Auf gleiche Weise kann die Art der Beschäftigung des Schiffes von wesentlichem Einflusse auf das Contractsverhältniß seyn. Ist ein Schiff als Caper ausgerüstet und bemannt, ist es im Sclavenhandel begriffen, so sind das Eigenschaften, die von großem Einflusse auf das Risico sind, und die daher dem Versicherer eröffnet werden müssen. Ebenso, wo die Art, wie der jetzige Eigenthümer das Schiff erwarb, auf die Größe der Gefahr wirkt. Daher ist anzugeben, wenn das Schiff eine gekaufte Prise ist, die noch nicht als unzweifelhaftes Eigenthum des Captors oder Käufers angesehen werden kann ꝛc.

§. 583. Wirkung unrichtiger Bezeichnung. Irthum im Namen des Schiffs oder Schiffers.

Wenn nun der Name des Schiffes oder Schiffers unrichtig angegeben ist, welche Wirkung hat dieß auf das Contractsverhältniß? Daß jede unrichtige Angabe die Assecuranz ungültig mache [1]), läßt sich wohl schwerlich behaupten. Es ist vielmehr zunächst zu untersuchen, von welcher Relevanz die unrichtige Angabe war.

Wo die unrichtige Bezeichnung des Schiffes dem Versicherer die Schätzung der Gefahr, die er übernimmt, unmöglich macht, da muß freilich der Contract, als auf einem wesentlichen Irthume des einen Contrahenten beruhend, als ungültig betrachtet werden. Wo also, gleichviel ob absichtlich oder aus Versehen, ein Schiff genannt und die Waare in ein andres geladen wird, da ist die Assecuranz ungültig, selbst wenn es die Absicht des Versicherten war, die Waare in dem genannten Schiffe zu verladen, und er daran durch irgend

---

1) So wollen u. a. *Piantanida* l. c. vol. II. tit. XI. p. 385. 386. n. 83. 84. *Baldasseroni* l. c. tom. I. part. II. tit. II. n. 3. sq. p. 132. sq. *Valin* comm. sur l'ordonnance sur l'art. 3. h. t. (III. 6.) *Roccus* l. c. not. 28.

einen Umstand verhindert wurde [2]). Die Partheien waren hier offenbar über den Gegenstand des Contractes nicht einig geworden, und also der Contract nicht zu Stande gekommen. Daher ist es auch unrichtig, wenn man [3]) in diesem Falle die Assecuranz dann bestehen lassen will, wenn beide Schiffe untergehen. Gleiche Wirkung hat es, wenn ein wesentlicher Mangel des Schiffes, oder ein, sich nicht von selbst verstehender Umstand nicht angegeben wird. Den Versicherten auf Güter treffen die Folgen der unterlassenen Anzeige jedoch hier häufig nur, wenn ihm die Umstände bekannt waren.

Damit aber diese Wirkung eintrete, muß man verlangen, daß der Assecuradeur wirklich in einem Irthume über das Schiff, dessen Beschaffenheit, oder andre sein Risico modificirende Umstände versirt habe. Denn nur der Irthum kann den Contract gänzlich ungültig machen. An sich kann man hier nicht von allgemeinen Rechtsprincipien abgehen, und muß daher auch den Beweis des Irthumes von dem Assecuradeur fordern. Indessen liegt dieser Beweis vor, sobald es constirt, daß die unrichtige Bezeichnung Statt gefunden habe, und es ist nun die Sache des Versicherten, darzuthun, daß der Assecuradeur anderweitig richtig nnterrichtet gewesen.

Aus dem Gesichtspuncte, daß der wesentliche Irthum in dem Gegenstande der Assecuranz der Grund der Ungültigkeit des Contractes ist, worin nichts anders gesagt ist, als daß, weil die Partheien über das Object nicht einig geworden sind, der Contract nicht perfect geworden, folgt auch, daß es falsch ist, wenn man die Assecuranz dann bestehen lassen will, wenn das Schiff, mit welchem die Waaren verladen wurden, eben so gut, oder besser als das genannte sey [4]).

---

2) Es versteht sich, daß er nicht durch eine, den Assecuradeur treffende, Gewalt daran verhindert seyn darf, so wie auch, daß die Anzeige des Umstandes, wo der Versicherer die Uebertragung der Assecuranz auf das andre Schiff genehmigt, sie bestehen läßt.

3) Wie *Roccus* l. c. not. 28. n. 91. Offenbar falsche Anwendung des Römischen Princips, welches den Schiffer in diesem Falle von dem Ersatze eines Schadens frei spricht, wo er ohne Noth die Güter in ein andres Fahrzeug lud. L. 14. §. 1. de L. Rhod. (14. 2.) Vergl. Bd. III. Seite 469.

4) So wollen *Emerigon* l. c. §. 3. p. 163. *Boulay - Paty* l. c. III. p. 320. Beneke System II. S. 166. *Baldasseroni* l. c. n. 5. p. 133.

Ist die unrichtige Benennung oder Bezeichnung des Schiffes von der Art, daß sie die richtige Schätzung der Gefahr ausschließt, so kommt es darauf, ob der Versicherte selbst im Irthume war, oder ob er dolose handelte, nicht an. Der Contract ist in dem einen, wie in dem anderen Falle nicht prefect geworden, und ist daher in beiden wirkungslos. Aber ein Unterschied muß doch statt finden: In dem Falle nämlich, wo der Versicherte selbst im Irthume war, und also der Irthum ein gegenseitiger ist, kann die Wirkung keine andre seyn, als die, daß die Assecuranz nicht zu Stande gekommen ist. Hier ist also keiner dem anderen zu etwas gehalten. Wenn dagegen der Versicherte absichtlich, etwa um eine geringere Prämie zu bezahlen, das Schiff unrichtig angab oder bezeichnete, also den Assecuradeur hinterging, so kann er nicht von der Prästation des Interesse frei kommen. Der Assecuradeur behält oder fordert also hier die stipulirte Prämie. Diese ist dasjenige, worauf er nach seinem Contracte gerechnet hatte, und der Dolus seines Contrahenten kann sie ihm nicht nehmen. In dem Falle da dieser in bona fide war, und selbst irrte, muß natürlich der Versicherer die Prämie, soweit er sie empfing, zurückgeben. Uebrigens kommt es für die Frage, ob der Irthum ein einseitiger oder ein gegenseitiger sey, auch für den Assecuranzcontract hauptsächlich darauf an, ob der wahre Versicherte im Irthume war, oder nicht. Daher kann es bei einer Versicherung für fremde Rechnung den Irthum noch nicht zu einem zweiseitigen machen, wenn der Commissionair irrte, vielmehr kommt es auch hier nur auf die Kenntniß des Committenten an; denn es ist hier kein Grund, von den Bestimmungen des gemeinen Rechtes [5]) abzuweichen.

Unrichtigkeiten in Nebendingen, z. B. in Friedenszeiten in der Nation des Schiffers, in der Größe des Schiffes u. d. gl. läßt die Assecuranz bestehen. Doch kann ein Umstand derselben Art bald zu den Nebendingen gehören, bald aber wesentlich seyn. Darüber müssen im Ganzen die jedesmaligen Umstände entscheiden.

---

5) Ueber dieses L. 13. de contr. emt. (18. 1.) L. 51. §. 1. de aedilit edict. (21. 1.) conf. *Struvii* Diss. de effect. erroris in contr. emt vend. th. 9.

Durch Casaregis, welcher hier eine Disposition des Römischen Rechtes [6]), falsch anzuwenden scheint, verleitet, hat man von jeher den Fall, da der Versicherte aus Irthum einen unrichtigen Namen des Schiffes angegeben, eigenthümlich behandeln wollen [7]). An sich ist kein Grund dazu. Der Name des Schiffes ist nicht dasjenige, was das Römische Recht (Note 6.) unter dem „nomen“ in Gegensatz zum „corpus“ versteht; sondern in dem Assecuranzcontracte Mittel zur Bezeichnung des Gegenstandes des Contractes [8]). Betraf nun die Assecuranz das Schiff selbst, dessen Fracht, darauf gegebene Bodmerei ꝛc., so ist die Assecuranz offenbar ungültig, weil der Irthum unmittelbar im Objecte Statt fand. Ist die Ladung der Gegenstand der Assecuranz, so ist es zwar nicht unmittelbar das Object, rücksichtlich dessen der Irthum Statt fand, und also die Einwilligung mangelte. Aber die Benennung des Schiffes ist ein Mittel zur Bezeichnung des versicherten Gegenstandes, und zwar wesentlicher Theil dieser Bezeichnung, in sofern als sie erforderlich ist, um die richtige Schätzung der Gefahr möglich zu machen; der Gefahr, welche ja gerade dasjenige ist, worüber die Partheien contrahirten. Wenn der Versicherte selbst im Irthume war, so kann das keine andre Wirkung haben, als die, daß nun der Irthum ein zweiseitiger ist, der das Perfectwerden des Vertrages verhinderte, so daß also die Assecuranz ungültig ist, ohne daß einer der Contra-

---

6) L. 9. §. 1. de contrah. emt. „Si in nomine dissentiamus, verum de corpore constet, nulla dubitatio est, quin valeat emtio et venditio; nihil enim facit error nominis, cum de corpore constet.“ Daß diese Bestimmung etwas ganz andres sagt, ist klar.

7) Vergl. *Casaregis* discursus legales. disc. 1. n. 159. *Baldasseroni* l. c. n. 8. p. 135. *Valin* l c. sur l'art. 3. h. t. *Pothier* l. c. n. 105. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 318. Beneke System II. S. 150. ff. *Phillipps* l. c. p. 65. sq. S. aber *Emerigon* l. c. ch. VI. sect. 3. p. 160. sq.

8) Der Unterschied springt am besten in die Augen, wenn man ihn sich in einem Beyspiele versinnlicht. Ich verkaufe jemanden meinen Sclaven. Der Käufer sieht ihn vor dem Abschlusse des Handels. Aus Versehen nenne ich ihn Stichus, während er Titus heißt. Hier besteht der Contract allerdings. Der Assecuradeur dagegen hat nichts als den Namen, um das Schiff zu erkennen.

henten dem anderen zum Schadenersatze verpflichtet ist. Unrichtig ist es auch, wenn man Schreibfehler oder unbedeutende Irthümer nicht achten will. Zwar kann man hier sagen, auf Seiten des Versicherten sey nicht ein error corporis, sondern nur nominis; aber der Assecuradeur irrt noch immer im Objecte, und die Wirkung ist dieselbe.

Nur muß man die Sache auffassen, wie sie einmal ist. Der Name eines Schiffes ist nicht das einzige, wodurch dessen Identität erkannt werden kann, sondern es giebt noch andre Mittel zur Bezeichnung. Ueberall aber, wo die Nennung des Schiffes von der Art ist, daß der Assecuradeur es erkennen kann, und erkennen muß, wenn er nicht in culpa seyn will, läßt ein Irthum im Namen des Schiffes oder Schiffers den Contract bestehen. Wenn daher der Name eines Schiffes oder Schiffers richtig angegeben, aber falsch buchstabirt wird, (z. B. Zekrops statt Cecrops, Harms statt Harmsen, oder ein k statt eines ck u. d. gl.) oder wenn auch, wie in dem Beyspiele Harms für Harmsen, durch die unrichtige Schreibart der Name des Schiffers wirklich ein andrer wird, so kann man die Assecuranz nicht für ungültig erklären. Hier ist auch hinsichtlich des Versicherers nur ein error nominis. Dabei darf man nämlich nicht übersehen, daß der Assecuradeur ein Geschäftsmann ist, daß er daher, besonders bei dem gegenwärtigen Stande der Schifffahrt, die Schiffe und Schiffer kennt, oder kennen kann, wenn ihm also der Name des Schiffes richtig angegeben ist, so wird er es dem angegebenen Namen des Schiffers schon ansehen, daß ein Versehen in der Schreibart desselben begangen ist, und so umgekehrt. Zur Last legen läßt es sich ihm freilich nur, wo das Schiff von seinem Wohnorte abgeht, oder doch früher dort war, wenn er zu der Erkenntniß des Versehens nicht von selbst gelangt. Aber er muß entweder dazu gelangen können, oder behaupten, er kenne das versicherte Schiff überall nicht. In diesem letzteren Falle nun kann man wiederum nicht sagen, es sey ein dissensus in corpore vorhanden. Denn, wenn der Assecuradeur sich dazu verstand, auf das, ihm gänzlich unbekannte, Schiff zu zeichnen, so kann nicht von der Möglichkeit einer unrichtigen Schätzung der Gefahr die Rede seyn; weil er ja diese Gefahr übernahm, ohne ein Merkmal für ihre Schätzung zu haben,

sich also jedem Falle unterwarf [9]), also gegenseitige Einwilligung vorhanden ist.

Aehnlich wird es seyn, wo bei richtiger Benennung des Schiffers der Name des Schiffes in einer Uebersetzung angegeben wird. Durch Nennung des Schiffers wird der Assecuradeur leicht darauf kommen, daß ein fremdes Schiff gemeint sey, besonders wo die Nation, zu der das Schiff gehört, genannt wird, wie z. B. wenn Güter, die in dem Schiffe las tres Hermanas verladen sind, versichert werden „in dem spanischen Schiffe die drei Geschwister“ [10]), wo, selbst wenn der Assecuradeur die Bedeutung des fremden Wortes nicht hinlänglich kennt, um sogleich daran zu denken, ihm die Frage, „wie kommt das Schiff zu dem deutschen Namen,“ oder „wie heißt es im Spanischen“ so nahe liegt, daß man sie wohl erwarten kann.

Der Assecuradeur muß aber immer das Recht haben, zu beweisen, daß ihn die unrichtige Benennung, sey sie noch so unbedeutend, in einen Irthum hinsichtlich der Schätzung der Gefahr geführt habe, der rücksichtlich seiner ein entschuldbarer ist. Oft wird dieser Beweis unmöglich seyn, mitunter ist er leichter; z. B. wo mehrere Schiffe gleiches Namens existiren, die eine Bestimmung hatten ꝛc. [11]).

---

9) Ungefähr, wie zur Perfection des Kaufes die Bestimmung des Kaufpreises erforderlich ist, man aber diese von außerhalb liegenden Ereignissen, z. B. von der Schätzung eines Dritten, von dem Stande des Marktes zu einer künftigen Zeit abhängig machen kann, ohne daß die Perfection des Kaufcontractes dadurch gehindert wird, eben weil hier ein voller consensus in pretio vorhanden ist, wo die Partheien selbst über dieses Ungewisse einverstanden waren.

10) Dieß war der Fall in England in Clapham. c. Cologan Campbell rep. III. p. 382.

11) Geht das Schiff von dem Wohnorte des Versicherers ab, so kann ihm auch die Bestimmung desselben bekannt seyn; nicht so, wenn es von einem anderen Hafen abgeht. Im ersteren Falle würde also die verschiedene Bestimmung der Schiffe ihn aufmerksam haben machen und vor dem Irthumme schützen können. Nicht unbedingt so in dem letzteren.

§. 584. Versicherung ohne Nennung des Schiffes und Schiffers. Modificationen in deren Benennung.

Wo die Benennung des Schiffes und Schiffers in der Police nicht in der Art gefordert wird, daß das Auslassen derselben die Assecuranz ungültig macht, da kann Uebereinkunft der contrahirenden Partheien natürlich eine Aenderung in den gesetzlichen Vorschriften hervorbringen, und so kann auch eine Assecuranz ohne Benennung des Schiffs und Schiffers gültig geschlossen werden; wenigstens kann der Assecuradeur, der sich dieß gefallen ließ, es späterhin nicht zu einem Grunde machen, aus welchem er sich seiner Verbindlichkeit entziehen möchte; wenn gleich der Versicherte immer in sofern darunter leiden kann, als ihm nun der Beweis des Interesse erschwert ist.

Die mehrsten Verordnungen dagegen fordern die Benennung von Schiff und Schiffer als nothwendigen Bestandtheil der Police; und zwar gerade um auf der eine Seite Betrug, auf der andern aber den Nachtheil, der aus der Ungewisheit gerade in Beziehung auf den Beweis, z. B. des Interesse ꝛc. entsteht, zu verhüten. Hier kann daher auch Uebereinkunft der Contrahenten eine Police nicht gültig machen, die von der gesetzlich vorgeschriebenen Form abweicht. Es kann jedoch Fälle geben, wo die Versicherung auch ohne die Beobachtung dieser Vorschrift nothwendig aufrecht erhalten werden muß, weil dieselbe unmöglich war. Es ist bei dem jetzt durch alle Welttheile ausgebreiteten Handel sehr oft möglich, daß der Versicherte zwar weiß, daß er Waaren erhalte, aber ohne sagen zu können, in welchem Schiffe sie verladen worden sind. In diesem Falle nun gestatten die Gesetze, selbst die strengsten, dem Versicherten, die Assecuranz ohne Benennung des Schiffs und Schiffers zu machen [1]).

Die Erlaubniß geht dann bald, wie in den Holländischen Gesetzen, überhaupt dahin, daß man die Benennung nicht zu machen brauche, wenn man den Namen des Schiffes nicht wisse, bald, wie in den

---

1) Guidon de la mer ch. XII. art. 2 Ord. de la marine art. 4. h. t. Code de commerce art. 337. Recopilacion de leyes l. c. arg. ley. 19. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 3. Amsterdam A. O. 1744. Art. 2. Rotterdam A. O. Art. 71. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 3. Preuß. A. O. 1766. Abschn. II. §. 9.

Französischen und verwandten, nur auf den Handel mit anderen Welttheilen. Ursprünglich scheint ein Unterschied in sofern Statt gefunden zu haben, daß derjenige, der Waaren von einem näher liegenden Hafen versichern ließ, ohne den Namen des Schiffes angeben zu können, dieß in einer gewissen Frist nachholen mußte [2]).

In neueren Zeiten hat man dagegen nur daran gedacht, daß es dem Versicherten nicht möglich sey, bei Verladungen in sehr entfernten Gegenden, besonders in anderen Welttheilen, den Namen des Schiffs genau aufzugeben, weil der Briefwechsel daher weniger regelmäßig sey, als in Europa. Die Ausdrücke in den Policen sind hier verschieden. Sie lauten „auf Retouren in Schiff oder Schiffen," oder „auf Güter in unbenannten Schiffen," auch wohl „auf unbestimmte Schiffe ꝛc."

Wenn aber auch diese Art der Versicherung gestattet ist, so hat man dieß doch von jeher als einen Nothstand betrachtet, und sie nur in dem einen genannten Falle erlaubt. Sie darf nicht zu einem Deckmantel für Wettassecuranzen u. d. gl. gemacht werden. Der Versicherte muß also wirklich in der Lage seyn, daß er nicht wissen kann, in welchem Schiffe die Güter verladen werden. Besonders aber fordern die Gesetze gerade bei dieser Versicherung die genaue Bezeichnung des versicherten Gegenstandes sehr strenge. Der Versicherte muß daher diejenigen Merkmale, an denen die Identität des versicherten Gegenstandes erkannt werden kann, so weit sie ihm bekannt sind, genau angeben. In diesem Sinne haben auch die Gesetze diese Art der Versicherungen mehrfach beschränkt, und fordern, als Bedingung ihrer Gültigkeit, die Angabe bald des einen, bald des anderen Umstandes. Häufig wird die Benennung des wahren Versicherten [3]), Marken der Waare [4]), Name des Abladers und Consignatairs [5]), Name des Ordre- oder Nachrichtgebers, und Datum des Advises [6]) gefordert. In jetziger Zeit besteht man zwar nicht so

---

2) Vergl. z. B. Guidon de la mer ch. XII. art. 1.

3) Guidon de la mer ch. XII. art. 2. Rotterdam A. O. Art. 71.

4) Guidon de la mer l. c. Preuß. A. O 1766. a. a. O. §. 9.

5) Amsterdam A. O. Art. 2. Preuß. A. O. 1766 a. a. O. Guidon de la mer. l. c. Ordonnance de la marine l. c. art. 4.

6) Preuß. A. O. 1766. a. a. O. Amsterdam A. O. a. a. O. Rotterdam A. O. a. a. O.

strenge darauf, daß die Police alle diese Angaben enthalte; aber es ist immer als Cautel zu empfehlen, daß der Gegenstand der Assecuranz durch die Angabe aller, dem Versicherten bekannten, Merkmale auf das genaueste beschrieben werde.

Die bisherige Art der Versicherung auf unbenannte Schiffe, die man technisch eine Assecuranz in quovis genannt hat, ist nicht die einzige, aber auf jeden Fall die einfachste, und diejenige die den Versicherten am wenigsten der Gefahr aussetzt, in Streit über sein Interesse zu gerathen. Andre Arten sind die, wo man, weil es noch nicht ausgemacht ist, ob die Waare wirklich in dem Schiffe, von welchem man dieß vermuthet, werde verladen werden, dieses nennt, aber die Clausel „oder ein andres" hinzufügt, oder wo man zwei oder mehrere genannte Schiffe alternative angiebt.

§. 585. Fortsetzung.

Wirkung der Versicherung in unbenannten Schiffen.

Die in dem vorigen Paragraphen angeführten Arten der Versicherung, führen in mancher Beziehung Unbequemlichkeiten mit sich, die oft wirklich nachtheilig werden können.

In dem einfachsten Falle, da nämlich, wo der Versicherte eine Waare verschifft, und diese versichern läßt, liegt der Nachtheil für den Versicherten größten Theils nur in der größeren Schwierigkeit des Beweises, und hier kann er sich im Voraus selbst zu Hülfe kommen, dadurch daß er möglichst genau alles angiebt, was zur Bezeichnung des versicherten Gegenstandes und zum Beweise der Identität desselben mit dem der Gefahr ausgesetzten dienen kann.

Schwieriger kann das Verhältniß in complicirten Fällen werden. Dahin gehören insbesondre die Fälle, wo ein Versicherter mehrere Verschiffungen vornimmt, und nicht alle versichern läßt, oder wenigstens die Assecuranz mit verschiedenen Versicherern schließt. Daß hier die Assecuranz auf diejenigen Güter zu beziehen sey, die mit dem ersten für Rechnung des Versicherten abgehenden Schiffe verladen werden [1]), ist, allgemein gestellt, gewiß unrichtig, und wohl nur behauptet, weil man einen Ausweg haben wollte. Zunächst ist

---

1) So *Baldasseroni* l. c. n. 18. tom. I. p. 139. Beneke System II. S. 110 ff.

hier die Sache danach zu entscheiden, ob die Güter in der Police hinlänglich bezeichnet sind, um zu erkennen, auf welche die Assecuranz hat bezogen werden sollen. Ist von verschiedenen verladenen Waarengattungen Eine namhaft gemacht, sind die Marken oder Nummern angeführt, ist der Schreiber des Advis oder das Datum des Advisbriefes angeführt, oder ist, wo deren mehrere sind, der Ablader der Waaren, deren Versicherung beabsichtigt wurde, genannt, oder ergiebt sich aus dem Datum der Abladung, welche Waare gemeint gewesen seyn kann, so sind hinlängliche Merkmale vorhanden, an denen erkannt werden kann, auf welchen Gegenstand die Versicherung geschlossen ist, und die Frage entscheidet sich leicht.

Ist dagegen der Fall von andrer Art, umfaßt der Advisbrief alle verschifften Güter, wurden alle zu gleicher Zeit von demselben Ablader verladen ꝛc., oder sind die Merkmale nicht angegeben, so bleibt nichts, als sämmtliche versandte Waaren als ein Ganzes zu betrachten, auf welches die Assecuranz so geschlossen ist, daß nur ein Theil des Risico dadurch gedeckt ist, der Versicherte aber für den Rest unversichert blieb, oder diesen bei andern versichern ließ, so daß also ein entstehender Schade zwischen dem Versicherer und Versicherten, oder zwischen den verschiedenen Assecuradeurs repartirt werden muß. Denn wenn man die Versicherung in unbenannten Schiffen nur dann gestatten darf, wenn der Versicherte nicht weiß, in welchem Schiffe seine Waare verladen wurde, so wußte er ja auch nicht, welche derselben in dem einen und welche in dem anderen Schiffe verschifft werden sollte; es läßt sich also auch nicht annehmen, daß er gerade die Absicht hatte, auf eines derselben die Assecuranz zu schließen, auf die anderen nicht, zumal da es ihm ja unbenommen war, wenn er die Absicht hatte, die Assecuranz auf das erste Schiff oder ein anderes zu machen, dieses in der Police zu erklären [2]). Wird die Assecuranz auf ein benanntes Schiff mit dem Zusatze „oder ein andres“ geschlossen, so wird es zunächst auf die Stellung der Assecuranz ankommen. Wird nur eine Summe auf eine Waare so versichert, so muß man einen Unterschied machen. In dem Falle nämlich, daß nicht die ganze Waare in dem genannten Schiffe ver-

---

2) Vergl. auch die Entscheidung bei *Emerigon* l. c. p. 174. und *Straccha* l. c. gl. 8. n. 3.

laden wurde, muß die Assecuranz über das oder die unbenannten Schiffe und das benannte vertheilt werden, so daß also, wenn die ganze Masse der in sämmtlichen Schiffen verladenen Waaren mehr beträgt, als darauf versichert ist, der Versicherte für das ungedeckte sein eigner Versicherer ist. Wurde aber eine bestimmte Summe auf das benannte, und eine andre Summe auf unbenannte Schiffe versichert, so ist jede dieser Versicherungen als für sich bestehend zu betrachten, und sie haben keine Gemeinschaft mit einander.

Ist eine Waare in unbenannten Schiffen versichert, und wird nachher, wo der Versicherte erfahren, in welchen Schiffen sie verladen wurde, noch auf diese Schiffe versichert, so kommt es ebenfalls darauf an, ob bei der Versicherung auf unbenannte Schiffe erkennbar ist, für welche Waare sie valediren sollte. Dann sind die verschiedenen Assecuranzen von einander zu trennen. Ist dieß aber nicht, so bildet die ganze in den verschiedenen Schiffen befindliche Ladung eine Masse, über welche daher ein Verlust zu repartiren ist.

Werden mehrere Schiffe benannt, so kommt es darauf an, wie die Benennung geschieht. Ist diese copulative gestellt, etwa „auf Güter in dem Schiffe A und B, so bilden sämmtliche in den mehreren Schiffen verladenen Güter eine Masse, über welche ein Schade, der Ristorno ꝛc. vertheilt wird. Werden die mehreren Schiffe aber alternative benannt, also z. B. „auf Güter, welche in dem Schiffe A oder B verladen sind“, so ist zu unterscheiden: Ist nämlich erkennbar, daß die, in beiden Schiffen verladenen, Waaren nur eine Parthei bilden, so muß man sie als ein Ganzes betrachten, ohne Rücksicht darauf, ob das zuerst abgeladene Schiff schon den ganzen versicherten Betrag eingenommen habe oder nicht. Denn man kann im Zweifel annehmen, daß der Versicherte bei Abschließung der Assecuranz die ganze Parthei vor Augen hatte, nicht aber einen, rein ideellen, Theil, daß er aber nicht wußte, in welchem der beiden genannten Schiffe sie verladen würde, oder wie viel in jedem derselben. Versicherte er nicht den ganzen Werth, so läuft er für einen Theil selbst die Gefahr. Ist dagegen die Ladung von der Art, daß mehrere Theile in ihr als für sich bestehendes Ganzes enthalten sind, so ist entweder in dem einen der genannten Schiffe schon für den ganzen versicherten Werth verladen, ehe mit dem Beladen des folgenden angefangen wird. Dann geht die Assecuranz auf

ersteres. Denn sobald eines der beiden Schiffe den Werth eingenommen hat, auf welchen die Versicherung lautet, hat der Contract seine Erfüllung erreicht. Oder das zuerst abgefertigte Schiff hat nicht den Betrag der vollen versicherten Summe erhalten. Dann muß wiederum alles was in beiden Schiffen geladen ist, als eine Masse angesehen werden, selbst wenn der Werth derselben die versicherte Summe überstiege, denn der Contract ist nicht erfüllt, ehe die ganze Waare verladen ist, und daß der Versicherte nicht den vollen Werth versicherte, kann darin nichts ändern. Eben so muß es seyn, wenn beide Schiffe zugleich abgeladen werden, selbst wenn eines derselben den Betrag, auf welchen die Assecuranz lautet, völlig einnimmt. Denn es ist nicht zu erkennen auf welche Waaren die Versicherung geht, und im Zweifel vorauszusetzen, der Versicherte habe sie über eine ganze Unternehmung schließen, dabei aber für einen Theil selbst die Gefahr laufen wollen.

Aber überall, wo die Absicht wirklich auf einen Theil geht, und dieß erkennbar ist, muß dieß die Norm der Entscheidung abgeben. Dieß ist z. B. der Fall, wo die Gattung der Waare genannt, und nur in dem einen Schiffe solche Waaren verladen wurden; die in dem andern verschifften aber von andrer Art sind, oder wo die Marken und Nummern benannt sind u. dgl., denn wo über die Absicht der Partheien Gewißheit vorhanden ist, da muß jede Fiction und Präsumtion wegfallen.

Besonders ist vor der Art der Schriftsteller zu warnen, die die vorliegenden Fragen mit der Einmischung des Ristorno eutscheiden wollen, und daher einen Unterschied zwischen dem Falle machen wollen, da der Versicherte für einen Theil der Waare unversichert blieb, und dem, wo er bei verschiedenen Assecuradeurs, zu verschiedenen Zeiten versichern ließ.

Beide Fälle stehen im Principe ganz gleich. Wo der Versicherte eine Waare in verschiedenen Schiffen verlud, die als Ganzes betrachtet werden muß, und nicht den ganzen Werth versichern ließ, läuft er für den ungedeckten Theil das Risico selbst. Wo er nachher den ungedeckten Theil bei anderen Assecuradeurs versicherte, da überträgt er ihnen das Risico für diesen Theil. Jeder der Assecuradeurs ist daher Versicherer der Ladungen, die als ein Ganzes zu betrachten sind, und zwar jeder für einen ideellen Theil des

Ganzen. Es macht daher hier keinen Unterschied, ob die verschiedenen Assecuranzen zu einer Zeit geschlossen sind oder nicht, und zwar selbst da nicht, wo hinsichtlich des Ristorno die ältere Police der jüngeren vorgeht. Ganz klar kann dieß erst in der Lehre vom Ristorno werden.

§. 586. Fortsetzung.

Benennung des Schiffers mit der Clausel „oder ein anderer."

Ungeachtet die Gesetze meistens auch die Benennung des Schiffers in der Police fordern, gestatten selbst die gesetzlich publicirten Formulare, daß dem Namen desselben die Clausel angehängt werde „oder ein andrer für ihn."

Man hat verschiedene Arten der Erklärung dieser Clausel versucht; und in der Regel die Frage daran geknüpft, ob die Rheder das Recht hätten, den Schiffer nach geschlossener Versicherung zu verändern, wo denn die Antwort bald ist, er dürfe dieß nur im Nothfalle, bald, die Clausel berechtige ihn unbedingt dazu, bald, auch nach der angeführten Clausel dürfe, vor dem Abgange des Schiffes aus dem Abgangshafen, der Schiffer nicht verändert werden [1]). Allein diese Fragen kommen hier überall nicht in Betracht. Die Clausel hat vielmehr eine ganz andre Bedeutung.

Schon das Alter derselben, welches über das sechszehnte Jahrhundert hinausreicht [2]), und besonders die große Allgemeinheit der Clausel, die in den gedruckten Formularen der Policen aller Länder vorkommt, zeigt, daß sie sich aus dem Leben gebildet habe, am wenigsten aber auf singulaire Fälle gehen könne. Danach ist sie zu erklären.

---

1) S. z. B. *Valin* l. c. sur l'art 52. h. t. (III. 6.) II. p. 135. *Emerigon* l. c. ch. VII. s. I. p. 182 sq. *Straccha* l. c. gl. 9. *Baldasseroni* l. c. tom. I. part II. tit. 4. p. 167. sq. Beneke System II. S. 194. u. ff. *Pothier* l. c. n. 106. sq.

2) Denn die Formulare in der Verordn. der Beamten von Florenz v. 1523. und in Philipps II. Ordn. f. d. Börse von Antwerpen 1563, enthalten sie schon.

Zuvörderst zeigen schon die Worte der Clausel in den verschiedenen Ländern [3]), daß sie, wenigstens ursprünglich, nicht einen Irthum in dem Namen des Schiffers, oder eine Veränderung desselben während der Reise vor Augen hatte. Vielmehr geht daraus, daß sie in den mehrsten Policen dahin geht, daß ein andrer Schiffer für denjenigen, der in der Police genannt ist, mit dem Schiffe ausgehen könne, klar hervor, daß ihr die Idee zum Grunde gelegen habe, daß sich der Schiffer vor der Abreise einen anderen substituire, daß also dieser andre in seinem Namen das Schiff führe. Diese Interpretation erhält eine bedeutende Unterstützung, wenn man ins Leben blickt. Man wird, wenn man die Börsenanschläge oder die Schiffsnachrichten in den Schiffsbüchern, z. B. bei Lloyds, oder in Hamburg in der Börsenhalle ꝛc., lieset, finden, daß darin nicht selten der Name eines Schiffers bei einem angekommenen oder abgegangenen Schiffe genannt wird, während derjenige, der es auf dieser Reise führt, ganz anders heißt. Die Veranlassung hiezu ist nicht fern zu suchen. Ein Schiff, welches bereits in der Fahrt gewesen ist, besonders wenn es regelmäßig einen gewissen Cours fährt, ist an der Börse bekannt, nnd zugleich ist es bekannt, wer der Schiffer desselben beständig ist; wenn nun ein Schiffer einmal zu Hause bleiben will, und also einen andern für sich die in Frage stehende Reise machen läßt, so würde die Nennung dieses, in der Regel unbekannten, oder doch wenigstens bisher nicht in Beziehung zu dem Schiffe genannten, Schiffers der Börse das Schiff nicht bezeichnen. Man nennt also denjenigen als Capitain des Schiffes, der als solcher von der Rhederei angestellt ist, auch wenn er das Mal die Reise nicht macht. Die Assecuranz ist vielleicht geschlossen, ehe der Rheder wußte, daß sein Capitain nicht mitgehen würde, oder — soweit der versicherte Ladungsinteressent in Betracht kommt, der Schiffer ent-

---

3) Spanisch: „maestre N. ou otro qualquiera que por tal salga con el“ (wer sonst mit demselben (Schiffe) ausgeht), mitunter auch blos ò otro qualquiera. Italienisch: „ò per chi altrà la padroneggiasse“ (oder wer es sonst führt) abgekürzt „o chi per esso “ Französisch: ou autre pour lui. Holländisch: (nach Französischen Exemplaren bei Vaucher, da ich keine Holländische Orginale auftreiben können) „ou quelque autre capitaine, qui pourrait partir à sa place.“ Antw.: „ou tout autre à sa place “ Englisch: or whosoever else shall go for master in the said ship“ u. s. w.

schließt sich zu Hause zu bleiben, oder ihn überfällt eine Krankheit erst nachdem er seine Connossemente schon gezeichnet hat. Erfährt nun auch der Ladungsinteressent die Substitution, so ist doch vielleicht die Assecuranz schon geschlossen; vielleicht der Auftrag dazu nach einem entfernten Orte gesandt, u. dgl. Alles was er thun kann, ist daher, daß er seinem Versicherer eine Anzeige macht. Oft wird er die Substitution erst erfahren, wenn selbst diese Anzeige von keinem Werthe mehr ist. Für diese und ähnliche Fälle nun soll der Assecuradeur an den Contract gebunden seyn, und das ist es, was die Clausel „oder ein andrer für ihn" sagt. Vielleicht hat die Clausel zuerst selbst nicht einmal einen so weit ausgedehnten Sinn gehabt, sondern hat weiter nichts gesagt, als daß die Benennung des Schiffers den Assecuradeur nicht von einem Schaden befreie, der sich ereigne, wenn der Schiffer etwa von Bord gegangen und seinem Steuermann oder einem anderen Officier das Commando übertragen habe, und ist dann zunächst auf den eben erwähnten Fall bezogen worden, woraus es sich denn auch erklärt, wie die verschiedene Art, die Clausel in den Policen auszudrücken, entstanden ist; besonders da man sie, so wie sie jetzt steht, wohl als eine Abkürzung einer umständlicheren Formel betrachten kann. Das aber wird aus dem bisherigen klar, daß die Clausel auf den Fall einer eigenmächtigen Veränderung des Schiffers, während der Reise, nicht gehen kann. Darüber im folgenden Paragraphen.

§. 587. Veränderung des Schiffes und Schiffers.

Im Allgemeinen nämlich muß man behaupten, daß die Assecuranz auch bei Waaren nur dann gelte, wenn sie in dem Schiffe verladen werden, welches die Police nennt [1]). Geht aus irgend einem Grunde die Befrachtung eines Schiffes zurück, und müssen daher die Waaren mit einem anderen verschifft werden, so kann zwar die Assecuranz nun auf dieses übertragen werden; aber nicht eigenmächtig durch den Versicherten. Vielmehr muß der Assecuradeur

1) Guidon de la mer. ch. IX. art. 4. ord. de la marine. art. 27. tit. des assurances (III. 6). Middelb. A. O. arg. Art. 15. Rotterdam A. O. arg. Art. 53 Preuß. A. O. 1766. Abschn. V. §. 81.

darum befragt werden, und nur, wenn er darin consentirt, ist die Versicherung der Güter gültig, die in einem anderen als dem genannten Schiffe versandt werden. Dasselbe gilt, wenn die Waaren unterwegs in ein andres Schiff geladen werden; da der Assecuradeur in der Voraussetzung die Assecuranz schloß, daß die Güter während der ganzen Reise in dem genannten Schiffe bleiben würden.

Dagegen aber hebt eine Veränderung des Schiffes, die durch die Unfälle der See nothwendig geworden, also eine gezwungene oder nothwendige Umladung der Güter in ein anderes Schiff, die Assecuranz nicht auf, und ändert in den Pflichten des Assecuradeurs nichts [2]). Nur muß die Veränderung des Schiffes durch einen Zufall herbeigeführt seyn, der sich innerhalb der Zeit ereignete, für welche der Assecuradeur die Gefahr übernommen. Denn jeder Unfall, der sich außerhalb dieser Zeit ereignete, kann unbedingt nicht dem Versicherer zur Last fallen; weil er außerhalb der Grenzen des Contractes liegt. Mußten die Güter in einem anderen Schiffe verladen werden, weil das genannte vor Einnahme derselben unterging, untüchtig wurde ꝛc., so ist die Assecuranz unwirksam. Der Gegenstand der Versicherung ist der Gefahr gegen die er versichert wurde, nicht ausgesetzt. Die Assecuranz auf ein andres Schiff beziehen kann der Versicherte daher nur, wenn der Assecuradeur darin willigte.

Nicht jeder, einem Schiffe zustoßende Unfall aber kann zu einer Veränderung des Schiffes berechtigen. Vielmehr liegt es in dem Begriffe der gezwungenen Veränderung nothwendig, daß der Unfall, der das Schiff betroffen hat, von der Art sey, daß es dadurch unmöglich geworden, die Waare in dem ursprünglichen Schiffe weiter zu transportiren. Dahin gehört also, außer dem totalen Untergange des Schiffes, der Fall, da dasselbe unfähig geworden ist, See zu halten, da es längere Zeit von hoher Hand angehalten wird, wenn Schiff und Ladung aufgebracht worden, ersteres condemnirt und

---

2) Guidon de la mer l. c. Ord. de la marine l. c. art. 26. Ord. de *Bilb.* ch. XXII. art. 42. Amsterdam A. O. Art. 26. Middelb. A. O. Art. 15. Rotterdam A. O. Art. 53. Recop. l. c. ley. 22. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 26. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 73. 81. Franz. ordonnance du 17. Août 1799. art. 7 sq.

letztere frei gegeben ist ꝛc. [3]). Man kann im Allgemeinen den Satz aufstellen, daß, wo ein Schiffer gegen seinen Befrachter durch Gesetze verpflichtet oder berechtigt ist, ein andres Schiff zum Transporte der Güter zu miethen (Bd. III. §. 430.), auch die Veränderung des Schiffes den Rechten des Versicherten gegen seinen Assecuradeur nicht schadet.

Die Frage, welche Wirkung es auf das Verhältniß zwischen dem Assecuradeur und Versicherten habe, wenn, ohne Wissen des letzteren, der Schiffer eigenmächtig die Güter umladet, ist hier noch nicht zu beantworten; sie entscheidet sich aber einfach danach, ob der Assecuradeur für Betrug und Versehen des Schiffers aufkommen muß oder nicht (§. 613).

Ein Unterschied, der hier hervortritt, ist jedoch schon jetzt zu erwähnen: Ueberall, wo der Versicherte die Veränderung des Schiffes vornimmt, oder zu derselben seine Zustimmung giebt, hat er die Nothwendigkeit zu erweisen, und dieselbe Pflicht wird ihm da obliegen, wo der Assecuradeur nicht für Versehen des Schiffers aufkommt, wenn etwa letzterer die Güter umlud. Wo aber der Assecuradeur den Betrug und die Versehen des Schiffers prästiren muß, da liegt ein solcher Beweis dem Versicherten nicht ob, sondern die Umladung selbst genügt, den Versicherer verantwortlich zu machen, wenn nur dieselbe ohne Vorwissen und Zustimmung des Versicherten geschah.

Die bloße Veränderung des Namens eines Schiffes kann an sich von keinem Einflusse auf die Assecuranz seyn, sofern sie während der Reise geschieht. Dagegen kann allerdings, wo die Namensveränderung vor dem Abgange des Schiffes geschieht, dieselbe den Versicherer in Schaden setzen. Jeder Versicherer wird es sich nämlich zur Pflicht machen, (und die großen Compagnien haben häufig Bestimmungen darüber in ihren Statuten,) nicht auf ein Schiff

---

3) Guidon de la mer ch. IX. art. 3. 4. Coutumier d'Amsterdam art. 8. Franz. ord. du 17. Août 1779. art. 7. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 42. Ord. *Burg.* art. 12 Middelb. A. O. Art. 15. Rotterdam A. O. Art. 53. Amsterdam A. O Art. 26 Recop. ley. 22. Preuß. A. O 1766. a. a. O. §. 73. Editto di Re di Sardegna de' 30. Agosto 1770. cap. V. art. 6.

eine zu große Summe zu zeichnen. Er hat sein Maximum, welches für Schiff, Fracht und Ladung gilt. Wenn ihm nun eine Assecuranz auf Güter mit einem Schiffe angeboten wird, welches so eben seinen Namen verändert hat, so wird er vielleicht zur Uebernahme derselben verleitet, während er sie nicht nimmt, wenn ihm bekannt ist, daß dieses Schiff dasselbe sey, auf welches, wie es den früheren Namen hatte, er schon einen Posten genommen hat. Deshalb ist zu behaupten, daß der Rheder immer, der Ladungs-Interessent aber, wenn er selbst Kenntniß davon hat, dem Assecurateur eine Anzeige von der Veränderung des Namens des Schiffes machen müsse.

Die Veränderung des Schiffers ist ganz nach denselben Grundsätzen zu beurtheilen, wie die des Schiffes. Sie muß also eine nothwendige seyn. Dieß ist selbst da zu behaupten, wo der Name des Schiffers mit dem Zusatze „oder ein andrer“ in der Police genannt ist, mit den oben (§. 586) angegebenen Modificationen. Wo man freilich diese Clausel dahin versteht, daß sie zur willkührlichen Aenderung des Schiffers berechtige, da ist dieß anders. Unter die Fälle, welche als nothwendige Veränderung des Schiffers zu betrachten sind, gehören aber nicht blos solche, die ihn zwingen das Schiff zu verlassen; sondern schon diejenigen, in denen es gesetzlich dem Schiffer freisteht, seinen Dienst zu verlassen, also z. B. wo er heurathet ꝛc. Die Wirkung eigenmächtigen Verlassens des Schiffs abseiten des Schiffers ist ebenfalls danach zu bestimmen, ob der Versicherer für seinen Betrug und Versehen aufkommt oder nicht.

§. 588. Particularrechte.

Spanien. — Das neuste Spanische Recht fordert zur Vollständigkeit und Gültigkeit der Police nicht blos den Namen des Schiffes in welchem der versicherte Gegenstand verschickt wird, sondern auch dessen nähere Beschreibung durch Angabe der Flagge, Matrikel, Ausrüstung (armamento, Bewaffnung?), Bemannung, und der Trächtigkeit desselben, ferner den Vor- und Zunamen, so wie den Wohnort des Schiffers [1]). Indessen kann die specifische Be-

---

[1]) Codigo de comercio l. c. art. 841. n. 5. 6.

nennung unterbleiben, wenn das Schiff, mit welchem die versicherte Ladung geht, dem Versicherten selbst unbekannt ist [2]). Freiwillige Veränderung des Schiffes hebt die Versicherung auf [3]). Wird das in der Police genannte Schiff unfähig, ehe es die Reise begonnen, so hat der Assecuradeur die Wahl, ob er den Risico auf ein andres übertragen lassen will oder nicht; er kommt aber für schon entstandenen Schaden auf. Er muß sich aber die Umladung, selbst in Schiffe andrer Art und von andrer Flagge, gefallen lassen und die Gefahr auf diese laufen, wenn die Untüchtigkeit und deshalb die Umladung während der Reise eintrat [4]). Sind mehrere Schiffe in der Police benannt, so steht es dem Versicherten frei, die Güter in denselben zu vertheilen, wie es ihm gerade paßt; doch kommt in dem Falle, da angegeben ist, wie viel in jedem einzelen der genannten Schiffe verladen werden sollte, der Versicherer nur für diese Quantität, so weit sie in jedem einzelen Schiffe wirklich verladen war, auf, ohne für dasjenige, was in dem einen weniger geladen wurde, die Gefahr zu laufen, wenn es auf eines der anderen geladen worden [5]).

Frankreich. — Der Name des Schiffs und Schiffers und die Bezeichnung des ersteren gehört auch hier zu den wesentlichen Bestandtheilen der Police [6]). Indessen bedarf es dieser Angabe des Schiffes und Schiffers nicht bei Ladungen von der Levante und anderen Welttheilen nach Europa; nur muß dann, wenn nicht ausdrücklich das Gegentheil bedungen ist, die Police die Angabe enthalten, an wen die Sendung gehe oder consignirt sey [7]). Die dem Namen des Schiffers hinzugefügte Clausel „ou autre pour lui“ versteht man hier dahin, daß sie die Assecuranz bestehen läßt, ungeachtet einer freiwilligen Veränderung des Schiffers, selbst vor der Abreise, vorausgesetzt, daß der neue Schiffer ein Franzose sey und

---

2) Cod. de com. l. c. art. 846.
3) Art. 862. eod.
4) Cod. de com. l. c. art. 870.
5) Art. 868. 869. eod.
6) Code de commerce art. 332.
7) Code de commerce art. 337. coll, ord. de la marine art. 4. h. t. (III. 6.)

alle Eigenschaften habe, die das Gesetz von einem national Französischen Schiffer fordert (Bd. III. §. 934) [8]). Dagegen macht eine freiwillige Veränderung des Schiffes die Assecuranz unbedingt ungültig; doch erhält der Assecuradeur die Prämie, wenn das Risico einmal begonnen hatte [9]). Gezwungene Veränderung eines Schiffes läßt die Assecuranz bestehen [10]). Ist eine Assecuranz auf mehrere benannte Schiffe in der Art geschlossen, daß dabei angegeben ist, welche Quantität in einem jeden derselben verladen werden solle, so haftet der Assecuradeur für jedes Schiff nur bis zu dem Betrage der angegebenen Quantität, wenn die ganze Ladung auf ein Schiff, oder auf eine geringere Zahl von Schiffen gebracht wird, selbst wenn alle in der Police genannten Schiffe verloren gehen [11]). Da jetzt jede unrichtige Angabe die Assecuranz ungültig macht, so muß man sie auch wohl dafür halten, wenn der Versicherte aus Irthum einen unrichtigen Namen des Schiffes angab [12]).

Holland. — Auch das Holländische Recht fordert die Benennung des Schiffers und Schiffes, so wie die Beschreibung des letzteren; namentlich auch die Angabe, ob es von föhrenem Holze gebaut sey, oder eine Erklärung, daß der Versicherte dieß nicht wisse. Doch kann in dem Falle einer Assecuranz auf Schiff oder Güter, die von einem fremden Platze abgehen, der Name des Schiffes weggelassen werden, wenn nur der Versicherte in der Police angiebt, daß er ihn nicht wisse und zugleich den Schreiber des letzten Advises oder seiner Ordre nebst deren Datum benennt [13]). Freiwillige Veränderung des Schiffes macht eine Assecuranz auf das Casco unbedingt, eine Versicherung auf Güter aber dann ungültig, wenn sie mit Zustimmung des Versicherten geschah; die gezwungene Verände-

---

8) S. *Emerigon* l. c. ch. VII. sect. I. p. 182. sq. tom. I. p. 182 sq. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 326. sq.

9) Code de comm. art. 351. coll. ord. de la marine art. 27. h. t.

10) Code de comm. art. 350. Ord. de la marine art. 26. h. t. (III. 6.)

11) Code de comm. art. 361. ord. de la marine, art. 32. h. t.

12) Code de comm. art. 348. et conf. *Estrangin* sur Pothier p. 160. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 513. auch Exposé des motifs seance du 8. sept. 1807.

13) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. IX. Art. 14. 17.

rung dagegen fällt immer dem Assecuradeur zur Last [14]). Für den Fall, da eine Assecuranz auf Güter in mehreren benannten Schiffen geschlossen ist, die Güter aber in eine geringere Anzahl von Schiffen geladen werden, hat das Holländische Recht die Bestimmung des Französischen beibehalten [15]).

England. — Gesetzlich verordnet ist es nicht, wohl aber dem Gebrauche gemäß, in der Police den Namen des Schiffes und Schiffers zu benennen [16]). Doch gereicht ein Schreibfehler oder unwesentlicher Irthum in den Namen dem Versicherten nicht zum Nachtheile [17]). Auch die Englische Police enthält die Clausel „oder ein andrer“ (or whosoever else shall go for master in the said vessel), welche den Rheder berechtigt, den Schiffer zu verändern. Eine Versicherung auf unbenannte Schiffe, auf „ship or ships“ ist gültig und wird auf jedes Schiff bezogen, für welche sie gelten kann [18]). Freiwillige Veränderung des Schiffes hebt auch hier die Assecuranz auf [19]); wogegen gezwungene Umladung der Güter in ein andres Schiff die Assecuranz bestehen läßt [20]).

Nordamerica. — Man befolgt hier noch die Grundsätze des Englischen Rechts [21]).

Preußen. — Der Name des Schiffes und Schiffers soll immer in der Police angegeben werden. Unrichtige Benennung der Namen macht die ganze Versicherung ungültig. Doch schadet ein Irthum in Nebenbenennungen nicht; wiewohl unrichtige Angabe

---

14) Ebendas. Art. 82. 83.

15) Niederländ. H. G. B. a. a. O. Art. 105.

16) *Marshall* l. c. chapt. VII. sect. III. n. 2. *Park* l. c. chapt. I. *Weskett* l. c. s. v. ship und s. v. ship or ships.

17) Hall c. Molineuz. Clapham c. Cologan. Le Mesurier c. Vaughan *East* reports VI. p. 382. sq.

18) Kewley and another c. Ryan Blackstone rep. II. p. 343.

19) *Park* l. c. chapt. 17. Marshall l. c. book I. ch. XI. sect. 2. A. M. Malyne lex mercatoria. p. 118. S. aber auch *Millar* l. c. p. 394.

20) Diek c. Barrell citirt nach *Park* und *Marshall* l. l. c. c. Plantamour c. Staples. Term. reports I. p. 611.

21) Vergl. *Phillipps* l. c. chapt V. sect. 1. p. 64. sq. sect. II. p. 67. sect. 4. p. 71. chapt. XII. p. 182.

der Größe eines Schiffes Ungültigkeit des Contracts mit Ristorno nach sich zieht, wenn der Assecuradeur dadurch zu einer Unterschätzung der Gefahr verleitet wurde [22]). Veränderung des Namens des Schiffes ist nur dann von Einfluß auf die Assecuranz, wenn sie betrüglich geschah [23]). Erwartet jemand Güter aus entfernten Ländern, und will er sie versichern lassen, ehe er den Namen des Schiffes und Schiffers weiß, so kann die Assecuranz auf unbenannte Schiffe geschehen, nur muß der Versicherte dann alle Merkmale, an denen die Identität des Gegenstandes der Versicherung erkannt werden kann, angeben. Vorzüglich soll er die Waare nach ihrer Qualität, Zahl der Packen und Fustagen, Marken ꝛc., den Ort der Absendung, den Namen des Absenders, Datum der Ordre oder des Advises in der Police anzeigen, auch sobald er ihn erfährt, dem Assecuradeur den Namen des Schiffes und Schiffers aufgeben. Letzteres bei Strafe der doppelten Prämie [24]). Jede Veränderung der Umstände unter denen die Versicherung geschlossen worden, ist hier dem Versicherten bei Strafe des Verlustes seines Rechts untersagt [25]); er darf also natürlich nicht die Güter auf ein andres Schiff laden. Wenn aber die Umladung durch einen Zufall nothwendig wurde, oder einer Schuld des Schiffers beizumessen ist, so muß der Assecuradeur sie sich gefallen lassen [26]). Ist die Versicherung so geschlossen, daß die Güter in mehrere Schiffe geladen werdeu sollen, und werden sie nun in einem Schiffe versandt, so soll der Versicherte seinen Assecuradeur vor dem Abgange des Schiffes davon benachrichtigen. Dann hat dieser sich sogleich oder binnen vier und zwanzig Stunden, je nachdem die Anzeige mündlich oder schriftlich gemacht wurde, oder mit erster Post, wenn er an einem dritten Orte wohnt, darüber zu erklären, ob er bei der Assecuranz bleiben wolle oder nicht, und ist, im Falle des Stillschweigens daran gebunden. Unterließ aber der Versicherte die Anzeige, so braucht der Assecuradeur die Versicherung nur bis zu dem Belaufe der Waaren

---

22) Preuß. Landr. Thl. II. Tit VIII. §. 2074 — 2079.
23) Ebendas. §. 2077.
24) Preuß. Landr. a. a. O. § 2080 — 2083.
25) Ebendas. §. 2117.
26) Preuß. Landr. a. a. O §. 2233.

gelten zu lassen, die nach dem Contracte in dieses Schiff hatten geladen werden sollen [27]).

Rußland. — Das Russische Recht fordert die umständlichste Beschreibung des Schiffes nach seiner Gattung, Nationalität und Bauart, und bleibt mit solcher Consequenz bei dieser Forderung, daß es den Assecuradeur selbst dann von der Assecuranz entbindet, wenn die Ladung in Folge von Seeunfällen in ein andres Schiff geladen werden muß. Indessen kommt auch hier der Versicherer dann für die Gefahr der, gezwungen in ein andres Schiff geladenen, Güter auf, wenn die Police neben dem Namen des Schiffes die Clausel „oder ein andres“ enthält [28]).

Schweden. — Auch in Schweden gehört der Name des Schiffes und Schiffers zn den wesentlichen Bestandtheilen der Police [29]). Indessen steht es auch hier demjenigen, der Güter aus entfernten Ländern erwartet und sie versichern lassen will, ehe ihm der Name des Schiffes oder Schiffers bekannt ist, frei, die Assecuranz auf unbenannte Schiffe zu nehmen. Nur muß dann, nicht nur die Nichtkenntniß des Namens, sondern auch der Abgangsort, der Name des Abladers und Destinatairs genannt werden, und ist der Versicherte verpflichtet, sobald er von dem Namen des Schiffes und Schiffers unterrichtet ist, denselben dem Assecuradeur anzuzeigen [30]). Die Versicherung einer Ladung in mehreren Schiffen in einer Police zu vereinigen, ist hier untersagt; es soll vielmehr eine besondre Police über die in jedem Schiffe verladenen Waaren gezeichnet werden [31]). Freiwillige Aenderung des Schiffes befreit auch hier den Assecuradeur; eine gezwungene Umladung der Güter dagegen läßt die Assecuranz bestehen [32]).

---

27) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2143—2145. coll. Thl. I. Tit V. §. 94. ff.

28) Russ. Ordn. der Handelsschifffahrt. Hauptst. X. Art. 183. 194.

29) *Swer.* Rik. sioelag. försäkrings-balk (Abth. VI) cap. 2. Försäkrings-stadga 1750. om försäkring. art. 4. §. 2.

30) Kongl. Maj:ts försäkrings-stadga. om försäkr. art. V. §. 13.

31) Försäkrings-stadga l. c. §. 2.

32) Ibid. art. VI. §. 11. 12.

Dännemark. — Zu den wesentlichen Bestandtheilen der Police gehört der Name des Schiffes und Schiffers. Das Schiff soll beschrieben, und nach seiner Gattung benannt, auch angegeben werden, ob es von Eichen- oder Föhrenholz gebaut sey [33]); letzteres jedoch nur bei Assecuranzen auf das Casco.

§. 589. Hamburger Recht.

Das Hamburger Recht stimmt darin mit den mehrsten Gesetzen überein, daß es als wesentlichen Bestandtheil der Police auch den Namen des Schiffes und Schiffers ansieht [1]). Indessen enthält schon das gesetzliche Formular der Police nach dem Namen des Schiffers die Clausel „oder ein andrer.“ Nach Präjudicaten aber giebt diese Clausel dem Versicherten keineswegs das Recht, willkührlich einen anderen Schiffer auf das Schiff zu setzen, oder einen anderen, als denjenigen, der das Schiff führt, in der Police zu benennen; sondern wird richtig auf eine gezwungene oder nicht in des Versicherten Gewalt stehende Veränderung des Schiffers bezogen.

Danach besteht also die Assecuranz, wenn der Schiffer wegen Krankheit, Schulden, nicht im Schiffe bleiben kann, wenn er verunglückt, stirbt ꝛc. Eine Versicherung auf Güter würde auch in dem Falle wohl unverändert bestehen, wenn der Rheder des Schiffes ohne Zuthun des versicherten Ladungsinteressenten eine Veränderung mit dem Schiffer, selbst ohne Noth, vornimmt. Dabei aber ist der Versicherte verpflichtet, sobald er Kenntniß von dieser Veränderung erhält, dem Assecuradeur eine Anzeige davon zu machen [2]).

Die Assecuranz auf unbenannte Schiffe oder auf Schiff und Schiffe ist hier ebenfalls erlaubt [3]); aber das Gesetz enthält keine

---

33) Christian V. danske og norske lov. B. IV. c. VI. art. 2. Conuention imellem der Khvnske asseurance compagnie 1746. „ved asseurering“ §. 1.

1) Hamb. Assecuranzordn. Tit. I. Art. 4. No. 5. Vergl. Klefeker Samml. Hamb. Ges. u. Verf. Thl. VII. S. 443.

2) Vergl. das Präjudicat bei Klefeker a. a. O. Warum aber das Votum hier nur allgemein raisonnirt, und nicht den Schluß des Art. 18. Tit. V. der A. u. H. O. analogisch anwendet, ist schwer zu begreifen.

3) A. u. H. O. Tit. IV. Art. 15.

Bestimmung darüber, in welchen Fällen sie geschehen dürfe. Man muß daher wohl zu allgemeinen Grundsätzen seine Zuflucht nehmen, und die Erlaubniß auf den Fall beschränken, da der Versicherte nicht weiß, mit welchem Schiffe seine Güter ankommen werden. Dieß ist um so mehr anzunehmen, als die unbeschränkte Befugniß auf unbenannte Schiffe Assecuranz zu nehmen, mit der unbedingten Vorschrift, nach der die Police den Namen des Schiffes und Schiffers enthalten soll, in Widerspruch stände, und gegen die Verordnung verstieße, daß bei dem Abschluß der Versicherung der Versicherte alle „seine von dem Schiffe habende Nachricht“ angeben soll [4]).

Die Assecuranzordnung [5]) schreibt die Anzeige, daß ein Schiff ein gekauftes Prisenschiff sey, welches noch auf keinem freien Strome war, wohl eigentlich nur für Cascoversicherungen vor. Doch dehnen mehrere Compagnien sie auch auf Assecuranzen darin verladener Güter aus [6]). Die unterlassene Anzeige dieses Umstandes macht die Assecuranz ungültig, wiewohl eine Compagnie dadurch nur von Kriegsgefahr frei wird, und auch die Pläne der anderen die Folge der Ungültigkeit einer Assecuranz auf Güter, aus diesem Grunde nur eintreten lassen, wenn der Umstand dem Versicherten bekannt war.

Die Veränderung des Schiffes ist hier gleichfalls nur erlaubt, wo sie nothwendig ist, d. h. wenn das Schiff durch Strandung oder andre Seeunfälle in einen solchen Zustand versetzt wird, daß es die verladenen Güter nicht weiter schaffen kann; sie läßt aber auch die Assecuranz bestehen, wenn sie, ohne Vorwissen des Versicherten, durch den Schiffer muthwillig in ein andres Schiff geladen werden. Nur muß überall der Versicherte, wo er die nothwendige Umladung vornahm, oder dieselbe sofort weiß, sobald es ihm möglich ist, wenn er aber nicht darum wußte, sobald er Kenntniß davon erhält, dem Assecuradeur eine Anzeige davon machen [7]). Doch ist die Assecuranz in dem Falle erloschen, wenn das Schiff in den Abgangshafen zurückkehrt, und nicht wieder mit

---

4) Art. 12. eod.

5) Art. 11. eod.

6) M. A. C.; n. S. C. A. 15; H. A. G. 15. Eben so Bremer Plan 1818. §. 25.

7) Hamb. A. u. H. O. Tit. V. Art. 18. arg. Art. 5. Tit. VII.

der Ladung ausgehen kann [8]), in welchem Falle die Versicherung keineswegs auf dieselben Güter, wenn sie etwa mit einem anderen Schiffe wieder ausgehen sollten, bezogen werden darf, wenn nicht etwa der Assecuradeur sich die Uebertragung gefallen läßt.

Vierte Unterabtheilung.

Von der versicherten Summe.

§. 590. Versicherte Summe überhaupt.

Welches Interesse dasjenige sey, welches der Versicherte assecuriren lassen darf, und wie es geschätzt werden muß, ist bereits an einem anderen Orte gezeigt. (§. 552 ff.) Hier muß nur noch die Rede davon seyn, insofern, als die Summe dieses Interesse Bestandtheil der Police ist. Daß die Summe, bis zu welcher der Assecuradeur einen Risico vertreten will, in dem Contracte ausgedrückt werde, liegt so sehr in der Natur der Sache, daß man sie als wesentlichen Theil der Police ansehen könnte, auch wenn Gesetze [1]) nichts darüber enthielten. Die Summe, bis zu welcher versichert wird, begreift entweder den ganzen Werth des versicherten Gegenstandes oder einen Theil desselben. Immer aber hat der Versicherte sich bei der Festsetzung des zu versichernden Betrages, sey dieß nun der volle Werth oder nicht, an diejenigen Regeln zu halten, die Gesetze und Gebräuche über das versicherbare Interesse, oder über die Schätzung des Objects der Assecuranz festsetzen. Im Allgemeinen ist zu behaupten, daß, wo die Police sich nicht darüber ausspricht, auf welchem Wege, d. h. durch welche Berechnung der Versicherte zu der versicherten Summe gelangt ist, dieselbe alles dasjenige be-

---

8) A. u. H. O. Tit. V. Art. 16. 17.

1) Guidon de la mer ch. II. art. 9. sq. Ordn. der Börse von Antwerpen. Art. 2. Ordonnance de la marine art. 3. tit. des assurances (III. 6). Ordenanzas de *Barcellona* 1484. art. 9. Ord. de *Burg.* arg. art. 1. Ord. de *Bilb.* cap. XXII. arg. art. 10. Middelb. A. O. Ampliatie 1719. Art. 1. Rotterdam A. O. arg. Art. 73. Amsterdam A. O. arg. Art. 22. Art. 54. und Ampliatie 1775 zu Art. 54. Statuta civil. Genuens. L. IV. c. 17. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 27. Preuß. A. O. 1766. Abschn. II. § 6. und s. unten §. 595.

greife, was die Gesetze als den Maaßstab der richtigen Schätzung aufgestellt haben, also z. B. die Kosten bis an Bord ꝛc. Nicht darin enthalten dagegen ist alles dasjenige, was speciell in der Police benannt seyn muß. Wichtig kann dieß werden, wo die Frage entsteht ob der ganze Werth oder ein Theil desselben versichert ist, oder ob die Versicherung den Werth ihres Gegenstandes übersteigt.

Es ist nämlich bereits oben (§. 564.) gezeigt, daß eine Versicherung über den wahren Werth des Gegenstandes oder über das versicherbare Interesse nicht gültig seyn kann. Dagegen steht es Jedem frei, nur einen Theil des Werthes zu versichern und für das Uebrige das Risico selbst zu tragen [2]). In diesem Falle wird der Werth des versicherten Gegenstandes als ein Ganzes genommen, und in ideelle Theile getheilt, so daß der Assecuradeur für den ganzen Gegenstand das Risico bis zu dem Belaufe des versicherten Theiles, der Versicherte selbst aber für den unversicherten Theil trägt. Dieselbe Proportion findet Statt, wo der Gegenstand bei mehreren Assecuradeurs versichert ist; so daß also auch hier ein Schade in geometrischer Proportion über die von Jedem gezeichnete Summe vertheilt wird. Keinen Unterschied kann es dabei machen, ob der Versicherte in der Police erklärt, er wolle nur einen Theil versichern lassen, oder ob er den Gegenstand der Versicherung unterschätzte, und so der Assecuradeur ihm factisch nur einen Theil des Risico abnahm. Dieser Fall ist durchaus dem einer ausdrücklich nur theilweisen Assecuranz gleich zu achten, und auch hier ein Schade in geometrischer Proportion zwischen dem Assecuradeur und Versicherten zu theilen. Man pflegt das im Leben so auszudrücken, der Versicherte sey für einen Theil sein eigner Assecuradeur (oder selbst Versicherer); ein Ausdruck, gegen den sich, solange von dem Verhältnisse zwischen dem Versicherer und Versicherten die Rede ist, nichts einwenden läßt, der aber im Verhältnisse zu dritten Personen gebraucht, Irthümer veranlassen kann [3]).

Die Art und Weise, wie die versicherte Summe in den Policen ausgedrückt wird, ist gleichgültig. In der Regel wird sie im Contexte derselben benannt werden. Wo mehrere Assecuradeurs

---

2) Guidon de la mer ch. II. art. 10.

3) Vergl. d. Zusätze zu meinen Bemerk. üb. Havariegrosse S. 17. Note 5.

einen Gegenstand in einer Police versichern, pflegt auch wohl jeder bei seiner Unterschrift die Summe, für welche er aufkommen will, zu bemerken, was jetzt oft auch geschieht, wo nur ein einziger Assecuradeur ist, der das Ganze versichert.

§. 591. Fortsetzung.

Taxirte Police.

Die Summe, bis zu der der Assecuradeur das Risico läuft, kann nun auf verschiedene Art ausgedrückt werden. Entweder nämlich es wird in der Police der versicherte Gegenstand geschätzt, das heißt der Versicherte kommt mit dem Assecuradeur überein, daß der versicherte Gegenstand zwischen ihnen zu einem gewissen Werthe angenommen werden solle, und daß dieser angenommene Werth ganz oder theilweise versichert werde, und also auch in Schadensfällen die Basis der Berechnung bilden solle, oder es wird nur schlechtweg der Belauf benannt, bis zu welchem der Assecuradeur haften solle. Wo ersteres geschehen ist, nennt man die Police eine taxirte und die angegebene Schätzung selbst die Taxe in der Police; wo es nicht geschah, heißt die Police eine offne.

Ursprünglich scheint man überhaupt zur Gültigkeit der Assecuranz gefordert zu haben, daß der Gegenstand derselben in der Police taxirt sey, oder wenigstens vorausgesetzt zu haben, daß dieß geschehen; obgleich es ausgesprochen in den alten Rechtsquellen nur in Beziehung auf Schiffe ist [1]). Jetzt nimmt man allgemein an, daß es nicht grade einer Taxe in der Police bedürfe [2]).

Wo nun der Gegenstand der Versicherung in der Police auf die angegebene Art taxirt ist, da bildet die Taxe zunächst die Grund-

---

1) Ord. de *Barc.* 1458. art. 2. de 1484. art. 1. Ordn. f. d. Börse v. Antwerpen Art. 10. Ord. de la marine art. 8. h. t. (III. 6.) Guidon de la mer. ch. II. art. 13. Letzterer ist schon mehr blos facultativ. Alle aber reden nur von Schiffen. Auch noch Ord. de *Bilb.* cap. XXII art. 10. Preuß. A. O. 1766. §. 27. coll. §. 6.

2) Vergl. für das Franz. Recht nach der Ordonnanz. *Valin* l. c. ad art. 8. cit. *Pothier* l. c. n. 112. *Emerigon* l. c. ch. IX. sect. 3. und überhaupt *Straccha* l. c. gl. VI. n. 5. S. auch Ord. de la marine arg. art. 64. h. t. Amsterdam A. O. Art. 7. coll. Art. 22. Stat. civilia *Genuens* lib. IV. c. 17. §. „si inter partes."

lage für den Umfang der beiderseitigen Verbindlichkeiten der Contrahenten, und der Versicherer wird in der Regel nicht befugt seyn, eine Beweisführung über den wahren Werth des versicherten Gegenstandes zu fordern. Damit aber ist nicht gesagt, daß der Versicherte nun berechtigt sey, den Gegenstand der Assecuranz willkührlich zu schätzen, und daß der Assecuradeur in jedem Falle an die Taxe in der Police gebunden sey. Vielmehr ist, so wie die Sache jetzt steht, die Taxe nur ein Mittel der Erleichterung, deren Zweck dahin geht, der Schwierigkeit des Beweises des wahren Werthes zu entgehen; weshalb man auch taxirte Policen am häufigsten da findet, wo Schiffe, oder solche Waaren, die keinen eigentlichen Marktpreis haben, versichert werden, während bei Waaren, deren Werth sich nach einem Marktpreise bestimmen läßt, offne Policen häufiger vorkommen. Nie dagegen kann die Taxe bewirken, daß die oberste Regel des Assecuranzvertrages, die nämlich, daß der Versicherte gegen Schaden gesichert werden, aber nicht gewinnen solle, dadurch aufgehoben werde. So wie daher die Taxe in der Police nothwendig den Versicherten von dem Beweise des Werthes des versicherten Gegenstandes befreien muß, weil darin contractlich die Werthsbestimmung für beide Theile liegt, so kann doch dem Versicherer das Recht nicht abgeschnitten werden, darzuthun, daß die Taxe zu seinem Nachtheile unrichtig sey [3]).

Es bedarf dabei auch keiner Untersuchung darüber, ob die höhere Taxation auf einem Irthume oder einem Dolus des Versicherten beruhe [4]). Denn auch durch seinen Irthum soll der Versicherte nicht auf Kosten des Assecuradeurs gewinnen.

---

3) Guidon de la mer ch. II. art. 13. 15. Ordn. f. d. Börse von Antwerpen Art. 10. Coutumier *d'Amsterdam* arg. Art. 2. Statuta Genuens l. c. §. „securitates non possint." Amsterdam A. O. 1744. Art. 7. Art. 22. Rotterdam A. O. Art. 70. Middelburg A. O. Art. 3. Ord. de *Barc.* 1484. art. 1. 3. Ord. de *Burg.* 1537. arg. art. 2. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 9. Recop. l. c. ley 5. Ord. de la marine l. c. art. 8.

4) S. darüber *Loccenius* jus. marit. II. VII. n. 7. *Roccus* de assecurat. not. 31. *Scaccia* l. c. §. 1. qu. I. n. 169. *Valin* l. c. ad art. 8. cit. *Emerigon* l. c. p. 271. sq. *Boulay-Paty* l. c. III. *Loeré* esprit du c. d. c. sur l'art. 336. *Delvincourt* institutes II.

Nur das läßt sich behaupten, daß, allgemeinen Grundsätzen zufolge [5]), die Taxe den Versicherten von der Verbindlichkeit eines ferneren Beweises des Werthes befreit, und immer die Beweislast auf den Assecuradeur wälzt, wo keine Gründe zu einer Abweichung vorhanden sind, daß dagegen der, von einem Gegenbeweise unabhängige, Beweis des Betruges unter Umständen auch die Taxe verdächtig machen und bewirken kann, daß dem Versicherten eine bessere Justification seines Interesse injungirt werden muß. Auch dagegen läßt sich nichts einwenden, wenn Gesetze [6]) den Unterschied aufstellen, daß im Falle eines Irthumes die Assecuranz bis zu dem Belaufe des wahren Werths ihres Gegenstandes gilt, im Falle eines Betruges aber ungültig wird. Nur läßt sich ein solches Princip, wo es nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, nicht aufstellen. Vielmehr kann die Wirkung der unrichtigen Schätzung nur die seyn, daß die Assecuranz für dasjenige, was sie den Belauf des wahren Werths übersteigt, ungültig ist, für diesen wahren Werth aber völlig zu Recht besteht.

An sich kann es freilich keinen Unterschied machen, ob die Ueberschätzung des Gegenstandes der Assecuranz mehr oder weniger bedeutend ist. Dagegen aber kann eine sehr geringe Ueberschätzung schon aus dem Grunde nicht in Betracht kommen, weil sich der wirkliche Werth einer Sache nicht mit mathematischer Sicherheit bestim-

---

p 363. *Piantanida* l. c. tom II. tit. V. n. 178. p. 114. Beneke System I. S. 480. Dessen principles p. 141. sq. *Baldasseroni* l. c. vol. I. parte IV. n. 19. p. 369. *Phillipps* l. c. p. 306. sq. Der Schluß den Emerigon u. a. aus dem Art. 10. der Ordn. f. d. Börse von Antwerpen ziehen, möchte jedoch nicht gelten dürfen. Denn der Text bei Cleirac „ou autrement“ ist nicht als richtig anzunehmen. Das Boek der Zeeregten liest „ofte andere quade practijke,“ was das Recht der Versicherer gerade auf den Beweis eines Betrugs beschränken würde. Wie das letztere liest auch Magens a. a. O. (S. 418. d. Deutschen Ausgabe) und Baldasseroni collezione delle legge (delle assecurat. tom V. p. 136.) welcher „o per qualunque altro malmaneggio“ hat; so wie ferner Bibliotheca di gius naut., welche „o in altra illicita guisa“ übersetzt.

5) Wegen Hamburg s. unten §. 596.

6) Ord. de la marine art. 22. 23. h. t. (III. 6.) Ordn. f. d. Börse von Antwerpen Art. 14.

men läßt, und selbst, wo, wie bei Schiffen, eine Schätzung vorgenommen werden kann, der dadurch ausgemittelte Werth immer mehr oder weniger auf individuellen Ansichten der Schätzenden beruht, also auch nicht nothwendig den wirklichen Werth herstellt; sondern, wo solche Schätzung einem Verhältnisse zum Grunde gelegt werden muß, da ist dieß ein Ausweg, durch den man juristische Wahrheit zu erhalten sucht, wo solche auf keine andre Art zu erlangen ist, ein Ausweg, den zu vermeiden gewiß nicht zum kleinsten Theile Zweck der Taxe ist. Es wäre daher nicht billig, jede geringe Ueberschätzung sogleich dem Versicherten zum Nachtheile gereichen zu lassen. Dafür ist denn auch schon eine sehr alte Autorität anzuführen [7]), die sogar den Grundsatz aufstellt, die Taxe müsse, um angefochten werden zu können, den wahren Werth des versicherten Gegenstandes mindestens um ein Viertheil übersteigen.

Im Allgemeinen ist zwar der Versicherte an die einmal angenommene Taxe gebunden. Allein es wäre ungerecht, wenn man ihm, wo er aus Irthum den Werth des versicherten Gegenstandes zu niedrig annahm, das Recht, seinen Irthum zu verbessern, abschneiden wollte. Dieß muß ihm unbedenklich wenigstens da zugestanden werden, wo der Irthum klar ist [8]), und sich nicht annehmen läßt, er habe absichtlich zu niedrig taxirt, um einen Theil des Risico selbst zu tragen. Wenn hier auch der Assecuradeur sich weigern kann, das Risico für eine höhere Summe zu übernehmen, als die er ursprünglich zeichnete, so kann doch der Versicherte nicht verhindert werden, das durch die unrichtige Taxe ungedeckt gebliebene, anderweitig versichern zu lassen. Ueberhaupt kann eine Taxe nur unter denjenigen, unter denen sie einmal contractlich als Basis angenommen ist, für bindend gelten. Wenn daher in mehreren Policen derselbe Gegenstand verschieden taxirt ist, so können sämmtliche Taxen gelten, in sofern nicht wirkliche Ueberschätzung vorhanden ist; weshalb denn auch Verschiedenheit der Taxen in mehreren Policen noch nicht als Beweis der Ueberschätzung gelten kann, wenn etwa derjenige Versicherer, dessen Police die höchste Taxe enthält, diese sollte anfechten wollen.

---

7) Guidon de la mer ch. II. art. 13.

8) A. M. *Valin* l. c. *Emerigon* l. c. p. 273.

Die Taxe nun soll das versicherbare Interesse des Versicherten enthalten [9]). Denn da die Gesetze vorschreiben, worin das Interesse des Versicherten, soweit vom Assecuranzvertrage die Rede ist, bestehen soll, und da es durchgreifender Grundsatz ist, daß über dieses Interesse hinaus keine Versicherung Statt finden darf, so muß sich auch bei der Taxation des Gegenstandes der Assecuranz der Versicherte daran halten. In sofern also gesetzlich oder nach der Observanz die Assecuranz außer dem Werthe ihres Gegenstandes noch Unkosten u. d. gl. enthält, ist da, wo der Gegenstand in der Police taxirt ist, stillschweigend anzunehmen, daß diese Unkosten in der Taxe begriffen sind, was wichtig werden kann, wenn die Frage nach der Gültigkeit einer abgesonderten Versicherung derselben entsteht. Nur kann darin der Vertrag selbst eine Aenderung hervorbringen, und es kann dem Versicherten nicht verwehrt werden, ausdrücklich die Assecuranz auf den Werth des Gegenstandes derselben zu beschränken und solche Kosten, als Prämie, Provision ꝛc., auszuschließen. Dabei versteht es sich dann auch von selbst, daß da, wo der Versicherte gesetzlich verpflichtet ist, einen Theil des Risico selbst zu laufen, er sich von dieser Pflicht durch die Taxation nicht kann befreien wollen. Streng genommen, sollte man fordern, daß der Gegenstand der Assecuranz in der Police taxirt und neben der Taxe die Summe der Versicherung ausgedrückt würde. Dieß scheint wenigstens die Idee der alten Rechtsquellen, die eine förmliche Taxation, die der Assecuranz vorhergehen sollte, fordern, zu seyn [10]). Allmählich, besonders seitdem man die Versicherung des ganzen Werthes gestattete, mögen beide Summen miteinander amalgamirt und es für hinlänglich gehalten seyn, wenn die Taxe allein genannt wurde. Um so mehr aber muß

---

9) Vergl. Guidon de la mer ch. II. art. 13. Coutumier *d'Amsterdam* arg art. 2. Ordn. der Börse von Antwerpen Art. 12. Middelb. A. O. Art. 3. Amsterdam A. O. Art. 7. Ord. de la marine arg. art. 8. 64. h. t. Ord. de *Bilb.* cap. XXII. arg. art. 7. 10. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 7. 8. Preuß. A. O. 1766. §. 42. 43. Statuta *Genuens* l. IV. cap. 17. § „securitates non possunt" und „si inter partes."

10) Siehe schon Guidon de la mer ch. II. art. 9. 13. Coutumier *d'Amsterdam* art. 2. Ordn. der Börse von Antwerpen Art. 11. Ord. de la marine art. 64. h. t.

dann der Grundsatz fest gehalten werden, daß, von besondrer Abrede abgesehen, die Taxe den ganzen wirklichen versicherbaren Werth des Gegenstandes der Assecuranz enthalte, daß also auf der einen Seite nur derjenige Werth, der versichert werden darf, auf der anderen aber auch alles, was in der Regel mit versichert wird, darin begriffen sey.

Danach muß man dann auch annehmen, daß in der Taxe die, für die Assecuranz bezahlte, Prämie begriffen sey, soweit deren Versicherung erlaubt ist, und daß der Versicherte bei Feststellung seiner Taxe die Prämie in den Werth des versicherten Gegenstandes einrechnen dürfe. Dieses Recht ist jedoch, der Natur der Sache nach zu beschränken. Da nämlich die Prämie nebst Prämie von der Prämie versicherbar nur ist, wo angenommen werden darf, daß bei glücklicher Ankunft der Versicherte dieselbe in dem Werthe des versicherten Gegenstandes wieder erhalten hätte, also nicht in allen Fällen, wo der Werth am Abgangs- und Bestimmungsorte derselbe ist, oder wo, wie bei Versicherung von Brutto-Frachten schon indirecte ein Aequivalent der Prämie in dem versicherten Werthe enthalten ist. Weil sonst im Schadensfalle der Versicherte sich besser stehen würde, als im Falle glücklicher Ankunft, so läßt sich auch bei der taxirten Police nur in den Fällen annehmen, daß die Prämie in der Taxe enthalten sey, in welchen die Versicherung derselben nothwendig ist, um dem Versicherten eine vollständige Entschädigung zu sichern [11]).

Dagegen kann nicht angenommen werden, daß die Taxe einen imaginairen Gewinn begreife. Denn imaginairer Gewinn (und was dem gleich steht, wie Provision ꝛc.) bildet einen selbständigen Gegenstand der Versicherung, und gehört nicht zu denjenigen, auf dem versicherten Objecte haftenden Lasten, die das versicherbare Interesse vermehren, und es ist nicht ausgemacht (oder mit hoher Wahrscheinlichkeit vorauszusetzen), daß bei glücklicher Ankunft der verficherte Gegenstand durch seinen Werth diesen Gewinn dem Versicherten gewähre, wie dieß die Grundlage bei der Versicherung der Prämie

---

11) S. darüber Heise und Cropp juriſt. Abhandl. II. Nr. 17. S. 579. ff. und oben § 562. und vergl. Plan der Bremer A. C. 1818. §. 36. 37.

ist [12]). Soll daher imaginairer Gewinn in der Taxe mit versichert werden, so ist dieß anzuführen.

§. 592. Fortsetzung.

Theilung in mehrere Taxen. Vorbehalt der Taxe.

Der Ausdruck Taxe kommt noch in einer besonderen Bedeutung vor, in der er namentlich in der Hamburger Assecuranzordnung technisch zu seyn scheint (s. unten §. 596). Wenn nämlich eine bedeutende Ladung versandt wird, so ist es nicht selten, daß der Versicherte, statt die ganze Ladung zu einer bestimmten Summe zu taxiren und zu versichern, dieselbe, wie man das hier ausdrückt, in mehrere Taxen eintheilt. Er schlägt nämlich jedes einzele Gebinde, oder je eine gewisse Anzahl von Gebinden zu einem gewissen Werthe an und theilt dadurch die ganze, wirklich nur eine Parthey bildende, Ladung in mehrere Partheyen, deren jede er dann zu dem angenommenen Werthe (nach ihrer Taxe) versichert. Die einzelen, eine Taxe bildenden Abtheilungen können gleich, sie können aber auch verschieden seyn. In rechtlicher Beziehung tritt ein wesentlicher Unterschied aber nur ein, je nachdem die Theilung der Parthey eine ideelle, oder eine wirkliche, jeden Theil zur Species machende ist, worüber das Nähere im folgenden Paragraphen.

Ehe von der Wirkung der Taxe die Rede seyn kann, ist jedoch das Verhältniß zu erwähnen, was durch einen Vorbehalt der Taxe entsteht. Es kann nämlich der Fall vorkommen, daß ein Kaufmann, der Güter aus der Fremde erwartet, nicht gerade weiß, worin diese bestehen; was besonders dann der Fall seyn kann, wenn die erwarteten Waaren in Retouren für eine ausgesandte Ladung bestehen. Da nun kann sich der Versicherte, der den genauen Werth der einzelen, in der erwarteten Ladung enthaltenen, Theile nicht kennt, auf doppelte Weise helfen. Entweder nämlich er schließt überhaupt eine Assecuranz, so daß die Summe, bis zu welcher der Asse-

---

12) Weshalb z. B. auch in eine auf Waaren genommene Assecuranz nur dann die Prämie einzuschließen ist, wenn der Werth am Abladeplatze nebst den Kosten bis an Bord versichert wird, nicht aber wo der Werth am Bestimmungsorte der Assecuranz zum Grunde gelegt wird, vergl. oben §. 562.

curadeur ihm haften soll, vorläufig, und unter Vorbehalt einer genaueren Schätzung, in der Police angegeben wird. Oder aber er nimmt den zu versichernden Werth sogleich definitiv an, behält sich aber vor, sobald er erfährt, aus welchen Gütern die Ladung besteht, die versicherte Summe in Taxen zu theilen [1]). Dieser letztere Ausweg ist eigentlich derjenige, bei welchem man sich der Clausel „Taxe vorbehalten“ bedient, während man den ersteren, wohl seltneren, so ausdrückt, man versichere die benannte Summe „provisionell“ [2]). Der Unterschied beider besteht darin, daß bei der provisionellen Versicherung die versicherte Summe überhaupt ungefähr den Werth angiebt, und nach Eingang genauerer Nachrichten rectificirt wird, bei dem Vorbehalt der Taxe aber der Versicherte nicht nur das Recht hat, die Güter überhaupt noch erst zu taxiren, sondern auch befugt ist, die bereits definitiv versicherte Summe über die einzelen in der ganzen Ladung enthaltenen Theile zu vertheilen, und so jeden Theil derselben zu einem selbständigen, für sich taxirten Ganzen zu machen.

In dem einen wie in dem anderen Falle aber steht es keineswegs in der Willkühr des Versicherten, die bestimmtere Angabe der versicherten Summe zu verzögern. Dem Zwecke des Vorbehaltes gemäs sollte man, wenn nicht etwa eine besondere Abrede dieserhalb getroffen ist, von dem Versicherten immer fordern, daß er die Taxe aufgebe, sobald er dazu im Stande ist. Wo freilich das Gesetz oder die Observanz diese Regel nicht aufgestellt haben, da kann man eine Verzögerung noch nicht unbedingt zum Nachtheile des Versicherten gereichen lassen. Aber der Satz läßt sich allgemein aufstellen, daß auch der Versicherer nicht der Gefahr ausgesetzt werden dürfe, durch die Zögerung seines Contrahenten Schaden zu leiden. Er weigert sich daher mit Recht, sich die Taxe dann gefallen zu lassen, wenn

---

1) Z. B. A läßt sich auf unbenannte Retouren für 20000 ℔ versichern, Taxe vorbehalten. Nachdem ihm die Art der Güter bekannt geworden, vertheilt er diese Summe über jede einzele Art derselben, also z. B. 8000 ℔ für Caffe, 5000 ℔ für Zucker, 7000 ℔ für Baumwolle ꝛc.

2) S. u. a. den Plan der Bremer Assecuranzcompagnien 1818. §. 38. Diese gestatten aber keine Erhöhung der provisionell angegebenen Summe.

der Versicherte schon von einem, dem Gegenstande der Assecuranz zugestoßenen Unfalle Kenntniß hat. Für den Fall einer Versicherung, mit dem Zusatze, „Taxe vorbehalten“ kann man hier bald auf's Reine kommen. Denn man muß den Assecuradeur befugen, wo die Taxe nicht zeitig, d. h. also, vor dem Eingange schlechter Nachrichten, gemacht wurde, die Police wie eine offne (§. 594) zu behandeln. Bei der provisionellen Angabe der versicherten Summe könnte dieß schwieriger scheinen. Will jedoch der Assecuradeur gegen Beeinträchtigung gesichert seyn, so bleibt ihm auch hier nichts anders übrig. Er muß die Police wie eine offne behandeln, bei der er sich nur bis zu der provisionell angegebenen Summe verbindlich gemacht hat, der Versicherte aber muß erweisen, daß sein Interesse sich so hoch belaufe.

§. 593. Fortsetzung.

Wirkung der Taxe.

Die nächste Wirkung der Taxe in der Police, daß nämlich der Versicherte dadurch der Pflicht, den Werth des versicherten Gegenstandes zu beweisen, enthoben wird, ist bereits erwähnt (§. 591). Es kommt daher nur noch darauf an, in welchem Umfange dieß Statt findet.

Zunächst hat es zwar allerdings seine Richtigkeit, daß nicht gerade jede besonders hohe Taxe von dem Assecuradeur angefochten werden könne, selbst wenn er die Beweislast übernimmt, (wie er ja müßte), und es dürfte schwer scheinen, hier die Gränze zu finden, bis zu welcher man sagen kann, die Taxe ist blos hoch. Das ist jedoch gewiß, daß dem Versicherten nicht frei stehen kann, durch Taxirung des Gegenstandes der Assecuranz, eine Wettassecuranz, d. h. eine Versicherung ohne Interesse zu bemänteln. Denn das Verbot dieser ist als allgemein anzusehen, und kann daher der Assecuradeur beweisen, daß er durch eine, einiger Maßen bedeutende Ueberschätzung benachtheiligt worden sey, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Taxe als ungültig und also die Police als eine offne zu behandeln sey.

Auch ist nicht zu übersehen, daß der Zweck der Taxe nur der ist, den Werth des versicherten Gegenstandes festzusetzen. Sie befreit daher, vorkommenden Falles den Versicherten keineswegs von

der Verbindlichkeit, den Beweis, daß derselbe wirklich der Gefahr ausgesetzt worden sey, zu liefern, was schon in der Natur der Sache liegt, da der Assecuradeur hier überall kein Mittel zur Controlle hat, und der Zweck der Taxe nicht der seyn kann, den Versicherten in die Lage zu setzen, daß er sich auf Kosten des Assecuradeurs bereichere.

Die Hauptwirkung der Taxe in der Police besteht darin, daß die Summe, zu welcher der versicherte Gegenstand taxirt ist, die Basis für die Verbindlichkeit des Assecuradeurs, im Falle eines Verlustes abgiebt. Diese Regel ist einfach, sobald von einem totalen Untergange der versicherten Sache oder von einem Verluste eines wirklichen reellen Theiles derselben die Rede ist. Im ersteren Falle bezahlt der Assecuradeur die ganze taxirte Summe, in dem letzteren aber die Quote derselben, die der verlorene Theil beträgt, also z. B. ein Drittheil, Sechstheil ꝛc. der Taxe.

Schwieriger scheint es auf den ersten Blick in den Fällen, wo ein ideeller Theil des Gegenstandes der Assecuranz verloren ist, also z. B. im Falle einer Beschädigung, und es ist hier, besonders unter Engländern häufig die Frage entstanden, ob auch für einen solchen Fall die Taxe gelten könne, oder ob nicht vielmehr die Police hier gerade wie eine offne behandelt, oder, wie sie das ausdrücken, geöffnet werden müsse [1])?

Allein was Manche veranlaßt hat, das Princip, daß im Falle eines partiellen Schadens die Police geöffnet werden müsse, aufzustellen, greift offenbar nicht durch. Es mag seyn, daß in einzelen Fällen die Ausmittelung der Summe der Entschädigung mit Schwierigkeiten verbunden ist. Allein dieß ist ein zufälliger factischer Umstand, der, von ausdrücklicher Abrede, wie sie z. B. in Hamburg Statt findet, (§. 596) abgesehen, kein Princip erschüttern kann. Die Art der Ausmittelung des Schadens möge seyn, welche sie immer wolle, die Basis für die Festellung des Umfanges der gegenseitigen Rechte und

---

1) Darüber s. m. *Weskett* l. c. s. v. valuation. *Millar* l. c. p. 365. *Marshall* l. c. ch. VII. §. 1. *Park* l. c. ch. V. p. 165. *Benecke* principles p. 152. sq. *Phillipps* l. c. p. 312. sq. *Stevens* on average Part. II. Auch Magens a. a. O. Cap. 27. S. 37. (Deutsche Ausg.) Archiv f. d. Handelsr. Bd. I. S. 441. ff.

Verbindlichkeiten der Contrahenten bleibt immer die Taxe in der Police, denn der durch die Taxe festgesetzte Werth des versicherten Gegenstandes ist Bestandtheil des Contractes, und so wie der Versicherte dadurch gebunden ist, also z. B. die Prämie danach bezahlen muß, so kann auch der Assecuradeur unbedingt nur danach seine Verbindlichkeit bestimmen wollen, so lange nicht gesetzlich oder contractlich gewisse Fälle ausgenommen sind. Das weitere kann erst unten, wo von der Aufmachung der Schäden die Rede ist, klar werden. Eines ist jedoch schon hier zu erwähnen:

Es giebt nämlich einen Fall, in welchem die Taxe in der Police bei Regulirung von Schäden nicht zum Grunde gelegt werden kann; wenn der taxirte Gegenstand der Assecuranz nur theilweise der Gefahr ausgesetzt wurde. Der Fall läßt sich denken, ohne daß man einen Betrug vorauszusetzen braucht. Wenn z. B. ein Kaufmann die Versendung einer Waare beabsichtigt, und sie nun nicht ganz verschickt, oder wenn erwartete Retouren nicht völlig an ihn abgeschickt werden, wenn ein Rheder Fracht versichert, und sein Schiff Fautfracht macht, und andre ähnliche Fälle. Diese können Veranlassung zum Ristorno seyn; aber da die Taxe die ganze versicherte Ladung oder resp. Fracht umfaßt, und, wo die Assecuranz für einen Theil aufgehoben werden wuß, nicht zu bestimmen ist, in welchem Verhältnisse die nicht verladenen Güter, oder die nicht zu erwartende Fracht zu der Taxe stehe, so kann diese hier nicht mehr die Norm bei Regulirung von Schäden abgeben; und zwar um so weniger, als auch hier die Taxe Bestandtheil des Contractes ist und in der Voraussetzung von beiden Contrahenten angenommen wurde, daß der Contract ganz würde in Wirksamkeit treten. Dieß aber kann nicht ein Oeffnen der Police in dem obigen Sinne seyn. Dieß Verhältniß tritt auch bei einem totalen Schaden ein.

Die Sache ist übrigens dieselbe, der Gegenstand der Assecuranz mag im Ganzen versichert oder die versicherte Summe in mehrere Taxen über den Gegenstand vertheilt seyn. Wo das letztere der Fall ist, da ist der Gegenstand einer jeden einzelen Taxe als selbstständiger Gegenstand einer Assecuranz anzusehen und ein denselben treffender Schade über die eine Taxe, ohne alle Rücksicht auf die übrigen zu vertheilen, was besonders wichtig werden kann, wenn die Frage entsteht, ob ein Schade als totaler zu betrachten sey, oder ob

er die Summe gewisser pro Cente übersteige, von denen der Assecuradeur contractlich befreit seyn sollte.

Im Zweifel ist anzunehmen, daß die Taxe von dem ganzen versicherten Gegenstande zu verstehen sey. Dem Versicherten liegt die Pflicht ob, dem Assecuradeur seine Absicht zu taxiren, und was der Gegenstand der Taxe seyn solle, zu erklären. Jede Beschränkung der Taxe auf einen bestimmten Theil u. dgl. hat er daher ebenfalls ausdrücklich zu stipuliren. Der Assecuradeur, der eigentlich von nichts weiß, muß sich darin auf seinen Versicherten verlassen können, und es ist dessen Schuld, wenn er sich nicht deutlich ausspricht [2]).

Wichtig kann dieß Princip besonders bei Frachtversicherungen werden. Das, vor allen Dingen, kann man als ausgemacht ansehen, daß, wo erst erwartete Fracht versichert wird, die Taxe von der Fracht für eine ganze bedungene Ladung zu verstehen ist, also im Falle von Fautfracht um so viel, als die Fracht für das nicht Verladene beträgt, reducirt werden muß. Schwieriger scheint die Frage, wenn die Fracht von zwei auf einander folgenden Reisen versichert wird. A verfrachte sein Schiff, um von Petersburg eine Ladung nach Hamburg zu bringen zu 5000 Mark, und in Hamburg eine Ladung nach Lissabon einzunehmen ebenfalls zu 5000 Mark. Wenn er nun die Fracht versichern läßt, taxirt zu 5000 Mark, gilt diese Summe als Taxe für jede Reise, oder muß sie auf beide Reisen zusammen bezogen werden? Für Ersteres scheint das Argument zu sprechen, daß man von einem Versicherten nicht voraussetzen könne, er wolle Prämie bezahlen, wo ihm keine Gefahr abgenommen sey, und das würde er, wenn er 10000 Mark versichern läßt, von dem Augenblicke an, da sein Schiff die erste Reise glücklich zurückgelegt hat, also, in unserm Beispiele, in Hamburg angekommen ist. Es ist aber zu behaupten, daß die Taxe sich von der Fracht für beide Reisen zusammen versteht. Denn theils ist dieß die ganze Fracht, die vom Anfange auf dem Spiele steht, theils kann der Assecuradeur die Natur des Frachtcontractes, der der Versicherung zum Grunde liegt, nicht untersuchen, theils endlich ist es auch in diesem Falle dem versicherten ein leichtes, sich über das Verhältniß

---

2) S. schon Guidon de la mer ch. II. art. 15.

deutlich zu erklären, und dieß unbedingt seine Pflicht. Würde er also für beide Reisen („von Petersburg nach Hamburg und von da nach Lissabon") 5000 Mark versichern, so ist es so anzusehen, als läuft er für die Hälfte das Risico selbst.

§. 594. Fortsetzung.

Von der offnen Police.

Den Gegensatz gegen die taxirte bildet dann die offne Police. Zwar ist auch hier die Benennung der Summe der Versicherung wesentlicher Bestandtheil des Contractes. Aber die angegebene Summe enthält keineswegs den, contractlich unter den Partheien angenommenen, Werth des versicherten Gegenstandes, und ist deshalb auch nicht verbindlich für den Assecuradeur. Vielmehr ist dieser im Schadensfalle befugt, von dem Versicherten die Nachweisung des Werthes des versicherten Gegenstandes zu fordern.

Diese Nachweisung besteht in einer Documentirung des versicherbaren Interesse des Versicherten (§. 552 ff.). Es kann aber bei einer offnen Police nicht einmal vorausgesetzt werden, daß der ganze Werth des Gegenstandes habe versichert werden sollen. Daher denn die Justification, die dem Versicherten obliegt, nicht blos dahin geht, daß der Gegenstand der Assecuranz keinen geringeren Werth habe, als den, der versichert worden, sondern zugleich dahin, daß er nicht mehr werth sey.

Die Justification geschieht im Assecuranzcontracte durch solche Documente, welche gewöhnlich über den Gegenstand derselben zu existiren pflegen. Bei Versicherungen von Waaren läßt man daher allgemein die Facturen als Beweismittel zu [1]), wiewohl, wo eine Waare unverhältnißmäßig hoch facturirt wäre, unbedingt dem Versicherer das Recht zustehen muß, gegen die angesetzten Preise zu moniren. Die Justification des Werthes eines Schiffes kann schwieriger seyn, besonders weil derselbe verschieden seyn muß, je nachdem ein Schiff ganz neu ist, oder schon eine oder mehrere Reisen gemacht hat. Indessen muß auch hier eine gewisse Billigkeit herrschen,

---

1) S. schon Guidon de la mer. ch. II. art. 8. Coutumier *d'Amsterdam* arg. art. 33. Ord. de la marine l. c. art 64. Amsterdam A. O. Art. 22.

und ich bin der Meinung, daß der Rheder, der ein ordentliches Schiffsbuch führt, unter denselben Bedingungen, unter denen Handelsbücher überhaupt beweisen, zur Beeidigung dieses seines Schiffsbuches gelassen werden müsse, wenn er nicht etwa durch Taxationen ꝛc. den Werth desselben darthun kann. Man würde dadurch den wahren Werth eines Schiffes am einfachsten ausmitteln, wenn nicht eine Schwierigkeit dabei vorwaltete. Das Schiffsbuch nämlich, welches keineswegs der Assecuranz wegen geführt wird, sondern welches ein Rheder für sich selbst und zur Controlle des Geschäfts führt, weiset diesem nach, wie hoch ihm den Augenblick das Schiff zu stehen komme, und es ist möglich, daß er soviel schon mit demselben an Fracht verdient hat, daß es ihm nichts kostet, oder wie das technisch ausgedrückt wird, daß es sich frei gefahren hat. Dieß kann natürlich nicht die Basis der Assecuranz seyn, da man dem Versicherten nicht zumuthen kann, sich eines, schon percipirten, Gewinnes wieder zu entäußern, und da sein Zweck bei der Rhederei doch der ist, mehr, wie Zinsen zu machen. Nimmt man dagegen an, daß ein Schiff auf jeder einzelen Reise, je nachdem diese kürzer oder länger ist, sich um ein gewisses abnutze (Slitage), und daß für diese Abnutzung der Eigner in der Fracht Ersatz erhalten hat, so läßt sich durch zum Grunde legen des Einkaufspreises oder des Preises der Erbauung, von welchem dann für sämmtliche Reisen, die das Schiff bereits gemacht hat, eine gewisse Summe für Abnutzung abgezogen wird, leicht der versicherbare Werth ausmitteln. Doch würde auch dieses nur da ausreichen, wo ein Schiff noch keine Reparatur erfahren hat, weil eine etwa stattgehabte Reparatur immer, wenigstens theilweise, die Abnutzung ersetzt. Daher ist bei Schiffen immer Taxation in der Police zu empfehlen, und es mag dieß ein Grund seyn, warum dieselbe gerade bei Schiffen so häufig durch Gesetze vorgeschrieben ist (§. 591 ff. u. 595). Wäre sie aber, wo sie nicht unbedingt erforderlich ist, unterlassen, so muß ein billiger Ausweg, den Umständen angemessen, eingeschlagen werden, bei welchem jeder so wenig leidet, wie möglich.

Wenn der Versicherte aufgefordet wird, sein Interesse zu documentiren, so steht es ihm frei, auf den effectiven Werth des versicherten Gegenstandes alle diejenigen Kosten aufzuschlagen, die nach den Gesetzen erlaubt ist, mit zu versichern, durch deren Aufschlag

also erst das versicherbare Interesse hergestellt wird; also auch die Prämie und Prämie von der Prämie in den Fällen, in welchen ihm diese in dem Werthe des Gegenstandes ersetzt würde, wenn dieser erhalten bleibt [2]). Ueberhaupt kann der Versicherte, wo er bei der offnen Police sein Interesse nachweisen muß, in den Werth des versicherten Gegenstandes alles dasjenige einrechnen, was er nach dem oben (§. 591) gesagten, in die Taxe begreifen durfte; also auch, aus den dort angeführten Gründen, keinen imaginairen Gewinn in den Werth der Waaren.

Wenn der Versicherte nachweisen soll, daß er wirklich bis zu dem Betrage der Versicherungssumme ein versicherbares, legales Interesse habe, so ist dieß einfach. Aber, wie ist es, wenn durch den Aufschlag der erwähnten Kosten der Werth des Gegenstandes der Assecuranz über die versicherte Summe erhöht wird, steht es ihm hier frei, diese Kosten bei Seite zu setzen, oder ist er verpflichtet, sie auch hier auf den reinen Werth aufzuschlagen, und also für einen Theil Selbstversicherer zu seyn?

Das, vor allen Dingen, scheint ausgemacht, daß es jedem frei stehen müsse, sich für den reinen Werth einer Sache, ohne die Prämie und sonstigen Kosten, versichern zu lassen, und also gerade für diese Kosten selbst das Risico zu laufen. Die aufgeworfene Frage fällt also hinweg, wo dieß ausdrücklich geschah, und bedarf einer Antwort nur für den Fall, da die Police nichts darüber enthält. Für diesen Fall nun ist unbedingt zu behaupten, daß der Versicherte in den Werth des versicherten Gegenstandes alle diejenigen Kosten mit begreifen müsse, die, der Usance zufolge, mit versichert werden. Denn theils muß der Versicherer annehmen dürfen, daß eine Assecuranz dem allgemeinen kaufmännischen Gebrauche gemäß eingerichtet werde, theils fordert dieß schon die Reciprocität der Rechte; da, was in dem einen Falle gegen den Assecuradeur geltend gemacht werden kann, ihm auch in dem anderen zu Gute kommen muß, und er nicht der Willkühr des Versicherten preisgegeben werden kann. Dazu kommt, daß der Versicherte sich über nichts beklagen kann, da ihm der zwiefache Weg offen steht, entweder die Sache rein,

---

2) S. §. 562. 591. und Heise u. Cropp jurist. Abhandl. Bd. II. S. 579. ff.

ohne die Kosten versichern zu lassen, und dieß in der Police zu erklären, oder den Gegenstand der Assecuranz in der Police zu taxiren, in welchem letzteren Falle die Frage ebenfalls nicht entsteht, da die Taxe, der Uebereinkunft zufolge, den Werth enthält, und dem Versicherten nicht vorgeschrieben werden kann, auf welche Weise er den Werth herausrechnen soll.

Die Reduction fremder Münzsorten geschieht an sich zu dem Course der jedes Mal, da eine Zahlung geschieht, Statt findet. Indessen steht es gewiß den Contrahenten frei, einen festen Cours in der Police zu verabreden [3]). Dach läßt sich auch behaupten, daß die Coursbestimmung nichts weiter als dieses seyn, und daß sie namentlich nicht dazu gebraucht werden dürfe, Wettassecuranzen zu verdecken, wie dieß früher in Frankreich der Fall gewesen seyn soll [4]), bis ein Gesetz dem Mißbrauche ein Ende machte [5]).

§. 595. Particularrechte.

Spanien. — Das Spanische Handelsgesetzbuch fordert zur Vollständigkeit der Police nicht blos die Angabe der versicherten Summe, sondern auch des Werthes des versicherten Gegenstandes [1]). Dabei ist, wo Schiff und Ladung in einer Police versichert werden, erforderlich, daß die auf jedes valedirende Summe benannt werde [2]). Das Erforderniß der Werthangabe ist jedoch nicht consequent gehalten, vielmehr ist hier allerdings auch die offne Police bekannt, und namentlich vorgeschrieben, daß, wo kein Schätzung in der Police geschehen sey, der Werth der versicherten Waaren durch Facturen und in deren Ermangelung durch eine Schätzung durch Makler geschehen solle, wobei immer der Werth am Abladeplatze nebst allen Kosten bis an Bord zum Grunde gelegt werden soll [3]). Durch die Unterzeichnung der taxirten Police erkennt der Assecuradeur die Taxe

---

3) Guidon de la mer. chapt. XIV. art. 2.

4) *Pothier* l. c. n. 149. *Emerigon* l. c. ch. IX. sect. 8. p. 281.

5) Declaration du roi du 17. Août 1779. art. 11.

1) Codigo de comercio lib. III. tit. III. secc. III. art. 841. n. 10. 13.

2) Art. 845 cod.

3) Cod. de com. l. c. art. 859. coll. art. 855.

als richtig an und nur im Falle einer dolosen Ueberschätzung steht demselben der Beweis des wahren Werthes frei, nach dessen Führung die Assecuranz auf diesen reducirt wird [4]). Ist die Taxe in einer fremden Münze gemacht, so geschieht die Reduction in Spanisches Geld zu dem Course des Tages, an welchem die Assecuranz geschlossen wurde [5]).

Frankreich. — Das neuere sowohl, wie das ältere Französische Recht zählen die Schätzung des versicherten Gegenstandes zu den wesentlichen Bestandtheilen der Police [6]). Indessen ist man in Frankreich darin einstimmig, daß die offne Police nicht ungültig sey [7]). Auch hier hat die Taxe in der Police die Vermuthung der Richtigkeit für sich, und nach dem Gesetze [8]) kann nur im Falle eines Betruges der Assecuradeur den Gegenstand der Assecuranz untersuchen und schätzen lassen; wiewohl die Ausleger darüber nicht einig sind, und die mehrsten nur eine wesentliche Ueberschätzung fordern, um den Versicherer zum Gegenbeweise zu lassen [9]) und dieß so ausdrücken, es brauche nur ein dolus re ipsa zu seyn, was gleichwohl gegen die Worte des code sowohl wie der Ordonnanz ist, besonders da letztere die Versicherung über den wahren Werth nicht blos für null erklärt, sondern die Strafe der Confiscation der Waaren darauf setzt [10]). Ist die versicherte Summe in der Police in einer fremden

---

4) Art. 857. eod.

5) Cod. de com. l. c. art. 858.

6) Code de comm. art. 332. coll. Ord. de la marine art. 8. h. t. (III. 6).

7) S. *Valin* sur l'art. 8. cit. *Pothier* l. c. n. 112. *Emerigon* l. c. ch. IX. sect 3. 4. *Boulay-Paty* l, c. III. p. 395.

8) Code de comm. art. 336.

9) Vergl. *Valin* l. c. sur l'art. 8. 22. *Emerigon* p. 371. *Boulay-Paty* l. c. III. p. 397. sq. *Delvincourt* institutes de dr. comm. II. p. 363. *Locré* esprit du c. d. c. sur l'art 336.

10) Ord. de la marine art. 22. h. t. die Worte des art. 336 im c. d. c. sind sehr sprechend „En cas de fraude dans l'estimation des effects assurés, en cas de supposition ou de falsification" etc. Hier sind in einem Satze drei Handlungen genannt, die dieselbe Wirkung haben sollen. Alle drei sind betrügliche Handlungen, wozu hätte es einer Specification derselben bedurft, wenn der dolus re ipsa, der denn doch bei der supposition und falsification nicht

Münze bestimmt, so wird sie auf Französisches Geld zu dem Cours des Tages, an welchem die Police gezeichnet wurde, reducirt 11). Ist keine Taxe in der Police enthalten, so muß der Versicherte den Werth des versicherten Gegenstandes beweisen, was er aber bey Waarenversichrungen durch die Facturen oder durch seine Bücher bewerkstelligen kann. In den Werth wird dabey der Preis am Abladeplatze zur Zeit der Verladung und alle Kosten bis an Bord eingerechnet 12).

Holland. — Das neueste Holländische Recht verwirrt die vorliegende Materie nicht wenig. Selbst die taxirte Police liefert keinen Beweis des Werths des versicherten Gegenstandes, außer in dem Falle, wo derselbe vorher von beeidigten Sachverständigen festgesetzt ist 13). Ja die Taxe eines Schiffes kann selbst in diesem Falle umgestoßen werden, wenn es nach dem Einkaufpreise oder dem Preise seiner Erbauung taxirt ist, und schon mehrere Reisen gemacht oder alt geworden ist, oder wenn es für mehrere Reisen versichert

---

allein vorliegt, dieselbe Wirkung haben soll? Gerade diese Manier Fragen aufzuwerfen, um ein Paar Seiten zu füllen, wodurch man jeden Nachfolger zwingt, dieselbe Frage zu erörtern, ist es, die seltsame Theorien, Verwirrung und Ungewißheit des Rechts hervorbringt, wo man sich einfach an das Gesetz halten könnte. Die Behauptung, die im Texte angeführt ist, ist in dem Munde der Neueren um so seltsamer, als es nicht an Vorschlägen gefehlt hat, in dem code die Disposition der Ordonnanz zu ändern, (s. namentlich die observations de la cour d'Appel de Rennes I. p. 349) demungeachtet aber der Erstere die Verfügung der ord. de la marine nicht nur beibehält, sondern noch viel schärfer ausdrückt als diese, und als selbst der erste Entwurf zum c. d. c., der im Art. 258 ebenfalls bloß die Worte hat „En cas de fraude" etc. Richtig ist die Verfügung des Code freilich nicht, aber sie ist einmal Gesetz.

11) Code de comm. art. 338. conf. Declaration du roi 17 Aôut 1779. Art. 11.

12) Code de comm. art. 339.

13) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. IX. Art. 57. Auch van Tienhoven erklärt sich sehr stark gegen die Disposition dieses Artikels, der allem Vertrauen auf die Police ein Ende mache, in der Sitzung vom 9ten März 1826. Vergl. *D. C. v. Tienhoven* opinions enoncées etc. p. 91.

war, und verloren geht, nachdem es durch Vollendung einer oder mehrerer Reisen Fracht verdient hat [14]). Imaginairer Gewinn muß immer besonders taxirt werden. Andre Kosten und Abgaben können in den Werth begriffen werden, es muß aber in der Police angezeigt seyn [15]); wodurch denn auch, dem oben (§. 594) aufgestellten Principe derogirt ist, und also bei der offnen Police so wenig, wie bei einer taxirten, der Versicherte verbunden ist, bei der Documentirung des Werthes diese Kosten mitzurechnen. Auch wird die Versicherung der Unkosten unverbindlich für den Assecuradeur, soweit der Versicherte sie, wo das Schiff den Bestimmungsort nicht erreicht, nicht zu bezahlen hat [16]). Imaginairer Gewinn muß immer bewiesen werden, und zwar durch Preiscourante oder Zeugnisse Sachverständiger, wodurch documentirt wird, welcher Gewinn bei glücklicher Ankunft zu machen gewesen wäre [17]).

England. — In England steht es in der Willkühr des Versicherten, ob er den Gegenstand der Assecuranz in der Police taxiren will oder nicht — valued policies, open policies. — Die Taxe in der Police braucht nicht gerade den wirklichen Werth des versicherten Gegenstandes zu enthalten, doch nimmt man auch hier an, daß die Taxe nicht dazu gemißbraucht werden dürfe, eine Wettassecurenz zu verdecken; weshalb eine unmäßige Ueberschätzung auch hier nicht aufrecht erhalten wird [18]); betrügliche Ueberschätzung macht den ganzen Contract ungültig [19]). Doch steht es allerdings dem Versicherten frei, sein Eigenthum hoch zu taxiren. Die Wirkung der Taxe ist hier die, daß man es so ansieht, als sei durch dieselbe über den anzunehmenden Werth des versicherten Gegenstandes ein Vertrag geschlossen, weshalb, im Fall von Schaden, denn der Versicherte zwar der Verbindlichkeit, den Werth nachzuweisen, enthoben ist, nichts desto weniger aber den Beweis zu liefern

---

14) Niederl. H. G. B. a. a. O. Art 58.
15) Ebendas. Art. 47. 49.
16) Art. 48. eod.
17) Ebendas. Art. 62. 63.
18) Lewis c. Rücker. (*Burrowes* reports II. p. 1171.) Haigh c. Delacour (*Campbell* reports IV. 319).
19) Note 18) und Marshall c. Parker (*Campbell* l. c. II. p. 69.)

hat, daß der Gegenstand der Assecuranz der Gefahr ausgesetzt gewesen sey [20]). Früher nahm man den Grundsatz an, daß der Versicherte, wo eine taxirte Police vorliege, nur nachzuweisen brauche, daß er überhaupt ein Interesse habe, und daß es auf die Größe desselben nicht mehr ankomme [21]); nach dem obigen ist man jedoch jetzt auf das richtige Princip zurückgekommen. Wenn daher nicht alle Güter, auf welche die Versicherung valedirt, verladen werden, oder wenn, bei einer Frachtversicherung das Schiff nicht eine solche Ladung erhält, daß er bei glücklicher Ankunft den Betrag, für welchen die Versicherung geschlossen war, an Fracht erhalten hätte, so wird die Taxe in der Police reducirt [22]). Hat der Versicherte den Gegenstand der Assecuranz einmal in der Police taxirt, so kann er nicht nachher behaupten, er sey mehr werth. Indessen kann derselbe Gegenstand in verschiedenen Policen verschieden taxirt werden, doch scheint es, als ob man, wo der Versicherte die Summe der Taxe einer Police von seinem Assecuradeur erhielt, demselben zumuthet, daß er den Beweis führe, daß der Werth des Gegenstandes den Betrag beyder Policen erreiche, ehe der Assecuradeur der zweiten Police ihm zahlungspflichtig ist [23]). Wo die Taxe vorbehalten war, muß der Versicherte sie aufgeben, ehe sich ein Schade an dem Gegenstande der Assecuranz ereignet hat, sonst wird die Police wie eine offne behandelt, also nicht ungültig [24]). Früher herschte in England die Idee, daß, im Falle einer particulairen Havarie, die taxirte Police geöffnet werden müsse [25]), wenigstens in dem Falle, wo die Taxe eine ganze Ladung umfaßt, also nur dann nicht, wenn jede einzele Fustage für sich taxirt ist [26]). Die letztere Ansicht scheint auch der Bill zum Grunde gelegen zu haben, die 1747 ins Unter-

---

20) Forbes c. Aspinall *East* reports XIII. p. 326.

21) Noch in Lewis c. Rücker (Note 18. cit.); wenigstens versteht *Marshall* l. c. book I. ch. VII. §. 1. den Fall noch so.

22) Forbes c. Aspinall (*East* l. c. XIII. p. 323. sq.)

23) Vergl. Bousfield c. Barnes (*Campbell* reports IV. p. 228)

24) Harman c. Kingston (*Campbell* l. c. III. p. 150.)

25) *Park* l. c. p. 165. *Marshall* l. c. *Weskett* l. c.

26) *Millar* l. c. p. 635.

haus gebracht wurde, aber nicht durchging [27]). Die richtige Meinung scheint aber jetzt vorherschend zu seyn [28]), wenn gleich bei Lloyds man noch gerne das ältere Princip gelten lassen möchte. Auch in Entscheidungen über die Regulirung partieller Schäden ist, wenigstens implicite, ausgesprochen, daß diese nach der Taxe in der Police geschehen müsse [29]). Wo übrigens die Frage nach dem Werthe des versicherten Gegenstandes entsteht, da wird auf den Zeitpuuct gesehen, wo das Risico seinen Anfang nahm; also z. B. Abnutzung des Schiffes, Consumtion der Victualien u. d. gl, nicht in Anschlag gebracht [30]). Ist die Assecuranz in einer offnen Police geschlossen, so ist auch hier der Versicherte gehalten, sein Interesse nachzuweisen. Schiffe werden fast immer in taxirten Policen versichert; bei Gütern wird der Werth durch die Factur bewiesen, und zwar wird dabei der facturirte Preis am Abladeplatze mit allen Kosten bis an Bord, inclusive der Prämie, Prämie von Prämie und Commission zum Grunde gelegt [31]). Diese Unkosten werden aber auch in den Werth der Waare begriffen, wo es sich fragt, ob das Interesse des Versicherten nicht größer sey, als die versicherte Summe [32]). Unter Fracht schlechtweg versteht man auf gleiche Weise die Brutto=, d. h. die Fracht, mit Inbegriff der Prämien und Provisionen [33]). Imaginairer Gewinn ist nicht stillschweigend in dem Werthe der Waare begriffen, sondern muß benannt werden,

---

27) der Vorschlag war, eine Acte durchgehen zu lassen „for the better regulating of assurances on ships and on goods laden thereon, and for preventing frauds therein.“ Vergl. Journals of the house of Commons vol. XXV. p. 597.

28) *Stevens* on average part II. art. 1. *Beneke* principles p. 152. sq.

29) Funno c. Edwards. *East* l. c. XII. p. 488. Goldsmith c. Gillies *Taunt* reports IV. p. 803. Auch Shaw c. Felton *East* l. c. II. p. 109.

30) Usher c. Noble (*East* reports XII. p. 639.) Lewis c. Rücker (*Burrowes* reports II. p. 1167.) Auch Felton c. Shaw (*East* l. c. II. p. 109), gegen die Entscheidung welchen Falles sich *Beneke* principles p. 147. 148. so sehr auflehnt, sanctionirt im Grunde nur das obige Princip.

31) Uhser c. Noble (*East* l. c. XII. p. 646. cf. *Park* l. c. p. 166.

32) S. *Beneke* principles p. 140.

33) Forbes c. Aspinall. (*East* l. c. XII. p. 326.)

und begründet überhaupt nur so weit ein Interesse, als nachgewiesen werden kann, daß bei glücklicher Ankunft wirklich ein Gewinn statt gehabt hätte [34]).

Nordamerica. — In den mehrsten Puncten wendet man hier die Principien des Englischen Rechtes an. Modificirt, bestätigt, näher bestimmt oder abgeändert ist dieses jedoch durch Entscheidungen in folgenden Puncten: 1) Betrügliche Ueberschätzung macht auch hier die Assecuranz ungültig [35]). Doch wird nicht jede unbedeutende Ueberschätzung berücksichtigt, sondern diese muß schon bedeutend seyn, wenn dieß geschehen soll [36]). Auch macht es keinen Unterschied, wenn der Gegenstand der Assecuranz in mehreren Policen verschieden taxirt ist, wenn derselbe nur dadurch nicht über seinen Werth versichert wird [37]). 2) Zu bemerken ist dabei eine Entscheidung, nach der, in einem Falle, wo in einer offnen Police der ungefähre Einkaufspreis versichert, in einer andern aber dieselbe Waare taxirt war, die Waare, auch so weit die offne Police in Frage stand, zu dem, in der taxirten angenommenen Werth geschätzt, und danach der Schade regulirt wurde [38]). 3) Ein Schiff welches 15000 Dollars werth war, und versichert wurde, nachdem der Schiffer es mit Bodmerey beschwert hatte, war in der Police zu 12000 D. taxirt. Es wurde entschieden, daß bei Berechnung des Werthes der Betrag der Bodmerei allerdings von den 15000 D. abgesetzt werden müsse [39]). 4) Die Taxe braucht nicht gerade innerhalb der Police zu stehen, sondern kann auch in Dorso derselben bemerkt werden [40]); nur muß immer klar seyn, daß die Absicht dahin ging, den Gegenstand

---

34) Barclay c. Cousins (*East* l. c. II. p. 544.) Hodgson c. Glover. (idem VI. p. 316). Eyre c. Glover (idem XVI. p. 218).

35) Mar. ins. comp. c. Hodgson. *Phillipps* on the law of insurance p. 306.

36) Miner c. Tagert. Hodgson. c. Mar. ins. Co. *Phillipps* l. c. p. 306. 307.

37) Higginson c. Dall. Minturn c. Col. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 308. 309.

38) Kane c. com. ins. co. M'Kin. c. Phoenix ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 309.

39) Watson c. insur. comp. of North America. *Phillipps* l. c. p. 309.

40) Harris. c. Eagle insur. comp. *Phillipps* l. c. p. 310.

der Versicherung zu taxiren. Ist darüber Zweifel, so gilt die Police, auch wenn die Bemerkung, aus der sie für eine taxirte gelten soll, innerhalb derselben steht, für eine offne, was namentlich in einem Falle entschieden ist, wo die Police die Clausel enthielt, daß im Fall von Schaden der Versicherte keinen Beweis des Eigenthumes (proof of property) zu führen brauche, woraus dann der Versicherte folgern wollte, daß die Police eine taxirte sey [41]). 5) Im Allgemeinen nimmt man an, daß die Taxe das versicherbare Interesse des Versicherten enthalte [42]). 6) In einem Falle, in welchem die Taxe eine Ladung und die aus deren Provenü anzuschaffende Retourladung betraf, wurde die Taxe auf die Rückladung angewendet, ungeachtet die Ausladung nicht verkauft, jene also nicht aus dem Provenü derselben angeschafft seyn konnte [43]). 7) In der Taxe ist stillschweigend die Prämie mitbegriffen, wenigstens bei einer Versicherung von Waaren [44]), und wie es scheint, auch bei Schiffen [45]). 8) Wenn Netto-Fracht versichert wird, so besteht nach den Bedingungen der Petapsco Vers. Ges. das Interesse in zwei Drittheilen der Brutto-Fracht, und eben so wurde es in einer Police in Philadelphia und in einer andern in Neuyork angenommen [46]); doch ist es allerdings erlaubt, die Brutto-Fracht zu versichern, und selbst über ihren waren Betrag zu taxiren [47]). 9) Im

---

41) Hemmenway c. Eaton. *Phillipps* l. c. p. 310.

42) Post c. Phoenix ins. comp. *Phillipps* l. c.

43) Haven c Gray. Phillipps l. c. p. 311.

44) Ogden c. Col ins. comp Minturn c. Col. insurance comp.

45) Dieß scheint wenigstens aus dem Raisonnement des Richters in dem Falle Mayo c. Maine f. & M. ins. comp. zu folgen. Das Schiff war zu 18000 Dollars taxirt, ein Drittheil desselben zu 9000 D. versichert, die Prämie betrug 45 pCt.; also kam mit Prämie und Prämie von Prämie das Drittheil wirklich nahe auf die versicherte Summe. Chief Justice Parker sagte „when it is not expressed, that the value stipulated is exclusive or inclusive of premium, and a larger sum is insured, than the actual value of the property, there seems to be a fair presumption that the surplus value is put to the account of premium.“

46) In Philadelphia in Jones c. N. A. ins. comp., in Neuyork in Cheriot c. Barker. Vergl. Phillipps l. c. p. 317.

47) Goolidge c. Gloucester mar. ins. comp.

Zweifel versteht man bei Frachtversicherungen die Taxe von der Fracht für eine ganze Ladung, sie wird also reducirt, wo nur ein Theil der Ladung erhalten wurde [48]); wo jedoch Fracht mit dem Zusatze „carried or not carried" versichert wird, wird es, wenigstens nach einer Neuyork Entscheidung so angesehen, als garantire der Versicherer, daß das Schiff volle Fracht erhalte [49]). 10) Imaginairer Gewinn ist immer taxirt, und es kommt nicht auf die Frage an, ob, bei glücklicher Ankunft, die Waare Gewinn geliefert haben würde oder nicht [50]). 11) Die Wirkung der Taxe ist auch hier die, daß es keines Beweises des Werthes bedarf, dieser vielmehr als vertragsmäßig auf die taxirte Summe festgestellt angesehen wird; obgleich, nach einer Entscheidung in Massachusetts, nur im Falle eines totalen Schadens [51]). 12) Ist Fracht für mehrere auf einander folgende Reisen oder für die Reise aus und zu Hause taxirt, so wird, nach einer Neuyork Entscheidung die Taxe auf jede einzele Fracht bezogen [52]). 13) Ist die Versicherung in einer offnen Police geschlossen, so muß der Versicherte den Werth des Gegenstandes derselben beweisen, ehe er Schaden fordern kann [53]). 14) Der Werth besteht in dem versicherbaren Interesse; bei Gütern nach dem Facturawerthe mit allen Kosten inclusive der Commissionen [54]), letzterer jedoch nur, wenn sie wirklich bezahlt sind [55]). Sind Güter vor der Versicherung zu Lande oder zu Wasser nach dem Orte, wo das Risico anfängt, geschafft, so dürfen auch die Transportkosten,

---

48) Riley c. Hartf. ins. comp. Goolidge c. Gloucester m. i. c. *Phillipps* l. c. p. 317.

49) De Longuemare c. Phoenix ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 318.

50) Mumford c. Hallett. Riley c. Hartf. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 319.

51) Clark c. Unit. M. & f. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 313.

52) Davy c. Hallett. Phillipps l. c. p. 318.

53) Snell c. Del. ins. comp. Carson c. Mar. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 320. Mehrere Beyspiele sind in den Massachusetts reports enthalten.

54) Le Roy c. Unit. ins. comp. Carson c. Mar. ins. comp. Coffin c. Newb. m. ins. comp. Fontaine c. Col. ins. comp.

55) Nach den Bedingungen der Pet. ins. comp. in Baltimore. Uebrigens vergl. *Phillipps* l. c. p. 322. sq.

nicht aber die Fracht bis dahin, darin begriffen werden [56]), und Rückzölle, die etwa bei der Ausfuhr erstattet wurden, werden nicht abgezogen [57]). 15) Wird Fracht in offnen Policen versichert, so sieht man jetzt die Brutto-Fracht als das versicherbare Interesse an [58]), obgleich in Philadelphia der Gebrauch herschen soll, zwei Drittheile derselben als das Interesse anzusehen, und in einem Falle nur Netto-Fracht zum Grunde gelegt wurde [59]).

Preußen. — Genaue Bestimmung der versicherten Summe gehört zum Wesen des Assecuranzcontractes. Bei Lebensversicherungen und Versicherung der Freiheit insbesondre ist der Contract ungültig, wenn die Police nicht genau bestimmt, was der Assecuradeur zu leisten habe [60]). Wenn mehrere Assecuradeurs eine Police zeichnen, so soll jeder bei seiner Unterschrift bemerken, für welche Summe er hafte, sonst haftet jeder von ihnen für den ganzen Betrag [61]), und wenn der eine seiner Unterschrift die Summe hinzugefügt hat, so haftet sein Nachfolger, der dieß unterließ, für dieselbe Summe, soweit dadurch nicht die ganze Versicherungssumme überschritten wird, und so auch wohl jeder Nachfolgende [62]). Was den Unterschied zwischen taxirter und offner Police betrifft, so scheint dieser den Redactoren des Gesetzes selbst nicht recht klar geworden zu seyn. Man bemerke folgende im Landrechte zerstreute Sätze: Im Falle eines totalen Schadens gilt die Taxe in der Police, bei Beschädigung des

---

56) Gibson c. Phil. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 323.

57) In zwei Instanzen entschieden in Gahn c. Broome. *Phillipps* l. c. p. 324.

58) Stevens c. Col. ins. comp.

59) M'Gregor c. Penn. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 324. not.

60) Preuß. Landr. Thl. II. Tit. V. §. 2080. 2089.

61) Das soll es wohl sagen, wenn das Preuß. Landr. a. a. O. §. 2091. sich dahin ausdrückt, sie „haften sämmtlich als Selbstschuldner.“ So wenig Schunken Preuß. Handelsr. II. S. 385. wie Mallinckrodt allgem. Handelsr. f. d. Preuß. Staaten S. 341. (3. Ausg. Hamm 1825.), die überhaupt nur das Pr. Landr. wörtlich abdrucken lassen, verbessern oder erläutern dunkle Ausdrücke dieser Art. Es ist überhaupt die leichteste Art, Schriftsteller zu seyn, wenn man einen einzelen Abschnitt eines Gesetzbuches neu abdrucken läßt, und einen Titel mit seinem Namen davor setzt.

62) Preuß. Landr. II. VIII. §. 2092. 2093.

versicherten Gegenstandes soll der eigentliche Schade ausgemittelt werden [63]); doch haftet der Assecuradeur nur bis zur concurrenten Summe, und auch bei Schäden nur a rata des gezeichneten Betrages, wenn das Schiff in der Police taxirt, und nicht zum Vollen versichert wurde [64]). Daher wird in diesem Falle das Schiff taxirt, und Waaren, wie wohl überhaupt bei der offnen Police, nach der Factur mit Hinzufügung der Prämie, Fracht, ordinairen Havarie und aller Kosten bis zum Verkaufe am Bestimmungsorte angenommen [65]). Bei einer offnen Police auf Fracht besteht das Interesse, auch im Falle eines Totalschadens, bei der taxirten aber im Falle particulairer Havarie, in demjenigen, was wirklich an Fracht bedungen ist, unter Aufschlag der kleinen Havarie; und wo der Rheder selbst Ablader war, wird für das wirklich verladene diejenige Fracht zum Grunde gelegt, die für ähnliche Waaren auf ähnlichen Reisen zu gleicher Zeit bezahlt wurde [66]). Ist Schiff und Ladung in einer Summe versichert, ohne daß die auf jedes valedirende Summe angegeben ist, so gilt, wenn das Schiff seeuntüchtig wird, ein Drittheil der versicherten Summe für dieses, wenn nicht ein andrer Werth desselben bewiesen wird, der Rest für die Ladung [67]). Man nimmt auch hier an, daß dem Versicherer der Beweis, daß die versicherte Summe den Werth ihres Gegenstandes übersteige, frei zu lassen sey [68]), und wo der Werth größer ist, als die versicherte Summe,

---

63) Ebendas. §. 2242. 2246 — 2254. Auch in dieser Bestimmung ist das Gesetz dunkel. Besonders scheint die Bestimmung des §. 2271. darauf hindeuten zu können, daß die Taxe im Falle eines partiellen Schadens nur bei Frachtversicherungen nicht gelte, woraus sich denn für andre Gegenstände auf das Gegentheil schließen ließe. Dagegen folgt aber aus demjenigen was von der Ausmittelung und Berechnung der Schäden, Landr. a. a. O. §. 2242. bis 2278. gesagt ist, nothwendig, daß überhaupt die Taxe nur im Falle eines totalen Schadens gelte, den Fall des §. 2264. ausgenommen (Note 64).

64) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2264.

65) Ebendas. §. 2247. 2263. 2267.

66) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2244. 2245. 2271.

67) Dasselb a. a. O. §. 2243.

68) Merkel Comm. zum Allg. Preuß. Landr. Thl. II. Tit. VIII. §. 2088.

wird der Schade zwischen dem Assecuradeur und Versicherten a rata vertheilt [69]).

Rußland. — Das Russische Seerecht schweigt über die vorliegende Materie, und hat nur die Vorschrift, daß auch in dem Falle, wo nicht der volle Werth einer Sache versichert wird, dennoch der Werth derselben angegeben werden müsse. Jeder Schade soll dann zwischen dem Assecuradeur und Versicherten in geometrischer Proportion getheilt werden [70]).

Schweden. — Auch das Schwedische Recht übergeht die Materie. Daß es erlaubt sey, den Gegenstand der Versicherung in der Police zu taxiren, folgt aus dem gesetzlichen Formular der Police und es scheint, als ob nach dem Gesetze die Taxe in der Police, immer enthalten seyn müsse [71]). Nur die Bestimmung findet sich hier, daß nicht über das legale Interesse versichert werden dürfe, und daß dem Assecuradeur immer der Beweis offen stehe, daß der Gegenstand der Assecuranz überschätzt sey. Doch macht Ueberschätzung nicht die ganze Police ungültig, sondern hat nur die Wirkung, daß die Assecuranz auf den wahren Werth reducirt wird [72]).

Dännemark. — Schiffe sollen in der Police taxirt werden, selbst wenn nicht der volle Werth derselben versichert wird [73]). Die Taxe der Waaren begreift den Facturawerth mit allen Kosten bis an Bord, die Prämie eingeschlossen. An näheren Bestimmungen fehlt es im Uebrigen auch hier.

§. 596. Hamburger Recht.

In Hamburg steht es rein in der Willkühr des Versicherten, ob er den Gegenstand der Assecuranz in der Police taxiren will, oder nicht [1]). Der Zweck der Taxation ist auch hier der, dem Versicherten den Beweis des Werthes des versicherten Gegenstandes

---

69) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2068.

70) Russ. Kaiserl. Ordn. der Handelsschifffahrt. Hauptst. X. Art. 189.

71) Försäkrings-stadga. Om försäkring. art. 4. §. 2. n. 2.

72) *Swer.* Rik Sioelag. Försäkringsbalk (Abth. VI.) cap. 6.

73) Convention imellem Khvnske asseurance comp. tit. „ved asseurering i agt tages“ art. 2.

1) Hamb. A. u. H. O. Tit. I. Art. 5. — Vergl. überhaupt auch Archiv f. d. Handelsr. Bd. I. Nr. 26. Seite 441. ff.

zu erleichtern, und es dürfte kaum zu bezweifeln seyn, daß in der Regel die Taxe in der Police jede weitere Verbindlichkeit, Beweise über den Werth des versicherten Objectes beizubringen, aufhebt, was insbesondre auch aus der Bestimmung folgt, daß bei einer taxirten Police kein Ristorno statt finde [2]), zu der sich offenbar die Verfasser der Assecuranzordnung durch die Betrachtung bewegen lassen, daß im Falle eines Unglückes der Versicherte den taxirten Werth in Anspruch nehmen könne, es also eine Ungleichheit der Rechte hervorbringen würde, wenn man ihm gestattete, zu seinem Vortheile die Behauptung aufzustellen, die Taxe sey zu hoch.

Doch dürfte auch hier bei einer ansehnlichen Ueber- oder Unterschätzung den Assecuradeurs der Gegenbeweis nachzulassen seyn. Auch kann auf keinen Fall die Taxe in der Police den Versicherten von der Verbindlichkeit befreien, zu beweisen, daß der versicherte Gegenstand der Gefahr ausgesetzt worden sey; selbst dann nicht, wenn die Police eine Clausel dahin enthielte, daß der Versicherte im Schadensfalle allein die Police produciren solle [3]).

Von einem Oeffnen der Police im Falle partiellen Schadens weiß man hier gesetzlich nichts. Jeder Schade wird nach der Taxe in der Police regulirt [4]). In einer Beziehung waren hier jedoch die verschiedenen Gerichte abweichender Meinung, indem das Handelsgericht bei einer Assecuranz auf Güter den durch den öffentlichen Verkauf des versicherten Objectes ausgemittelten Werth einer beschädigten Waare von der Taxe abzog, und den Rest als dasjenige betrachtete, was zu Lasten des Assecuradeurs war, das Obergericht aber das Verhältniß, in welchem der Werth der Waare im beschädigten Zustande zu ihrem Werthe im gesunden Zustande stand, als Basis annahm, und das Princip aufstellte, das dieser Unterschied zu Procenten angeschlagen werden, und die Assecuradeurs eine gleiche Zahl von Procenten von der Taxe bezahlen müßten [5]).

Das letztere ist offenbar richtig. Einmal wird angenommen, daß die Taxe den versicherbaren Werth des Gegenstandes enthalte;

---

2) Hamb. A. u. H. O. Tit. VI. Art. 1.
3) Ebendas. Tit. XIII. Art. 2.
4) Dieselbe Tit. XII. Art. 4. Tit. XXI. Art. 14.
5) Archiv f. d. Handelsrecht. Bd. I. S. 453. ff. S. 462. ff.

wenn nur der Verkauf der beschädigten Waare in sofern in Betracht käme, daß das Provenü von der Taxe abgesetzt, und das Residuum dem Assecuradeur zur Last gebracht werden müßte, so fände offenbar keine Regulirung in dem Verhältnisse zum Werthe statt; da in dem Verkaufspreise schon Conjunctur, gleichviel ob zum Vortheile oder Nachtheile des Versicherten liegen kann, das richtige Verhältniß also fordert, daß, auf gleiche Weise diese Conjunctur in Betracht gezogen werde, wo es sich um den Werth handelt, über welchen ein Schade zu repartiren ist. Dann aber ist es auch gesetzlich ausgesprochen, daß, wo nur ein Theil der Waaren als beschädigt verkauft werde, und der Verkauf mehr als den Werth der ganzen versicherten Waare liefere, darauf bei Aufmachung der Dispache nicht gesehen werden solle, vielmehr der Assecuradeur die Havarie von dem Beschädigten bezahlen solle [6]); ein Resultat, welches sich nur erreichen läßt, wenn man die Verminderung des Werthes, den die Waare durch die Beschädigung erlitten, durch Vergleichung ihres Werthes mit demjenigen, den sie im gesunden Zustande gehabt hätte, ausmittelt, und diese dann über die Taxe vertheilt.

Bei einer Assecuranz auf Schiffe könnte die Methode, die das Handelsgericht in dem angeführten Falle aufstellen wollte, eher angewendet werden, da hier keine Conjunctur existirt. Allein der Verkauf eines Schiffes tritt wohl überhaupt nur ein, wenn dasselbe gänzlich zum Wrack geworden ist. In diesem Falle würde allerdings durch einen Abzug des Provenü des Wrack von der Taxe, und Vergütung des übrig bleibenden der Versicherte seine richtige Entschädigung erhalten. Für andre Fälle einer Beschädigung des Schiffes tritt eine andre Art der Regulirung ein.

Die Schwierigkeit, die mit der Regulirung eines Schadens nach der Taxe verbunden ist, und der Umstand, daß bei hoher Taxe, wo die Conjunctur am Bestimmungsorte schlecht ist, der Assecuradeur Nachtheil hat, hat schon früh Auswege veranlaßt. Einer der häufigsten war der, der Police die Clausel einzuverleiben „im Fall von Havarie nach Börsenpreis zu reguliren," welche dann die Wirkung hatte, daß bei Beschädigung und partiellen Verlüsten die Sache so regulirt wurde, als enthalte die Police keine Taxe. Wie im Jahre 1800 die

---

6) Hamb. A. u. H. O. Tit XII. Art. 4.

Hamburger Assecuradeurs sich über gewisse Bedingungen vereinigten, nach welchen sie zeichnen wollten, nahmen sie in dieselben auch die auf, daß die Taxe in der Police nur in den beiden Fällen gelte, da entweder der Gegenstand der Assecuranz total untergegangen, oder für Rechnung des Versicherers an einem anderen als dem Bestimmungsorte verkauft worden sey. In anderen Fällen sollte der Schade regulirt werden, wie bei der offnen Police [7]). Diese Bedingung ist dann auch in die Pläne der mehrsten späteren Assecuranzcompagnien übergegangen; so daß man es jetzt als die Regel ansehen kann, daß im Falle einer Beschädigung oder eines partiellen Verlustes in Hamburg die Police geöffnet wird [8]). Daher mag es kommen, daß man so oft davon reden hört, es sey Usance, daß in dem Falle eines, nicht totalen Schadens, die Police geöffnet werde. Allein, es dürfte doch zu behaupten seyn, daß Privatassecuradeure, (in sofern sie nicht nach einem der angeführten Pläne zeichnen), und diejenigen Compagnien, die in ihren Statuten die Bedingung nicht haben [9]); sich, dem Gesetze gemäß, immer die Taxe gefallen lassen müssen. Die Lübecker Compagnien haben die Bedingung gleichfalls [10]).

Die Wirkung der angeführten Bedingung dürfte jedoch darauf zu beschränken seyn, daß die Police im Schadensfalle geöffnet, das heißt, daß der Regulirung eines Schadens bei Waaren der Börsenpreis, (der nach den Bedingungen einer, jetzt liquidirenden, Compagnie [11]) selbst vor dem Verkaufe ausgemittelt werden sollte,) bei Schiffen der Taxationswerth zum Grunde gelegt wird. Keineswegs aber kann man ihr die Wirkung beilegen, daß nun der Versicherte einen Beweis über den Werth des versicherten Gegenstandes führen müsse. Denn nach der oben gegebenen historischen Deduction ist der

---

7) Bedingungen von 1800. §. 5.

8) S. d. Pläne der A. S. 15; 7. A. C.; n. 3. V. G. 16; A. C. 26; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; 11. A. C.; n. 2. A. C.: P. A. C.; H. A.G. 15; M. A. C.

9) A. C.; H. A. C. 15; 5. A. C.; 9. A. C.; A. C. 20; S. V. G. 25; 2. H. A. C; n. 4. A. C.

10) L. V. G. überhaupt; L. A. C. blos von Waaren.

11) V. G. 23.

Zweck der Clausel kein andrer, als der Schwierigkeit der Regulirung von Schäden zu begegnen und die Fassung und Stellung derselben bestätigt dieß. Eine Contractsbedingung derogirt aber dem Gesetze oder rechtlichen Principe gerade nur soweit, als dieß in ihren Worten liegt.

Einige der Hamburger Compagnien stellen ausdrücklich den Grundsatz auf, daß nach dem Eingange glücklicher oder unglücklicher Nachrichten keine Taxirung des versicherten Gegenstandes mehr statt finden dürfe [12]). Dieser Satz ist aber dem gemeinen Rechte gemäß, und dürfte sich daher auch bei anderen Versicherern von selbst verstehen [13]).

Für die offne Police gilt hier ganz das gemeine Recht. Was etwa zu erinnern seyn möchte, wird passender unten bei der Materie von der Regulirung der Schäden vorgetragen.

Fünfte Unterabtheilung.

Von der Gefahr des Assecuradeurs.

§. 597. Von der Gefahr überhaupt.

Der Assecuranzcontract ist derjenige Vertrag, durch welchen der Versicherer dem Versicherten gewisse Gefahren abnimmt. Es ist daher auch wesentlich, daß die Gefahren, hinsichtlich deren dieß der Fall ist, in der Police gehörig bezeichnet werden. So wie aber das Assecuranzwesen jetzt steht, ist nicht gerade zu fordern, daß in dem Contracte jede einzele Möglichkeit, durch welche dem Versicherten ein Schade entstehen kann, specificirt werde. Vielmehr genügt es in der Regel, wenn die Gattung, zu der die Assecuranz gehört, hinlänglich bezeichnet wurde; also z. B. wenn überhaupt die Assecuranz als eine Versicherung gegen Seegefahr angegeben ist; indem man jetzt annimmt, daß der Assecuradeur den Versicherten

---

12) P. A. C.; H. A. G. 15; u. 2. A. C.

13) Klefeker (?) in den Bemerkungen zu den Beding. v. 1800. S. 17. 18. mißversteht offenbar den Sinn dieser Bedingung, der wohl von dem Falle der vorbehaltenen Taxe und dem Vorbehalte einer Eintheilung in Taxen zu nehmen ist.

gegen alle Gefahren der See vertrete, in sofern nicht die eine oder die andre derselben ausdrücklich ausgenommen ist [1]). Es ist daher reine Willkühr, wenn einige den Versicherer von casibus insolitis befreien wollen [2]), und unter dieser Benennung bald überhaupt solche Zufälle verstehen, die der Versicherer unmöglich vorhersehen konnte, bald solche, die in einer langen Zeit, z. B. in vierzig Jahren nicht vorgekommen sind [3]); wozu sie offenbar durch eine ältere Theorie, die im Römischen Rechte herrschte, jetzt aber wohl ebenfalls als beseitigt betrachtet werden kann [4]), verleitet sind.

Nur eine Beschränkung giebt es, von Verträgen abgesehen. So wie nämlich das Interesse des Versicherten ein legales seyn muß, so kann auch die Assecuranz nur gegen solche Gefahren Statt finden, die nicht durch eine Illegalität herbeigeführt sind. Deshalb hat der Assecuradeur keinen Schaden zu vertreten, den der Versicherer durch seine Verbrechen oder überhaupt in Folge gesetzwidriger Handlungen erleidet, und man sollte den Assecuradeur selbst nicht berechtigt halten, solche Gefahren ausdrücklich zu übernehmen; wiewohl, so lange es nicht dahin kommt, daß das Völkerrecht mehr ein gegenseitiges, und auf allseitigen Nutzen der Staaten abzweckendes wird, dieser Satz immer mannigfachen Modificationen unterworfen bleiben wird. (§. 599 ff.)

Es sind also Verlüste und Schäden, die ihren Grund in einem casus haben, welche der Assecuradeur zu vertreten hat. Man kann

---

1) Ord. de la marine art. 26. tit. des assurances (III. 6). Ord. de *Barcellona* 1484. art. 17. Ord. de *Burgos* 1537. arg. art. 13. Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 19. Terminazione sopra sicurta de Venezia 1771. arg. n. 2. coll. polizza sopra corpo etc. n. 1. 2. et in polizza sopra mercanzie n. 1. 2. (abgedr. bei *Baldasseroni* l. c. tom. V. p. 575; die Police, erstere p. 581 sq. letztere p. 584.) Rotterdam A. O. Art. 42. Middelburg A. O. arg. Art. 19. Amsterdam A. O. Art. 20. arg. Art. 28. Preuß. A. O. 1766. Abschn. V. §. 45 — 47. §. 64.

2) So *Casaregis* discursus legales. disc. 1. n. 56. n. 149. *Straccha* l. c. gl. 15. n. 9. 13. *de Hevia* labyrinth. comm. l. III. c. 14. n. 26.

3) Letzteres u. a. *Casaregis* l. c. n. 149. *de Hevia* l. c. Vergl. *Roccus* de assurat. not. 64.

4) Vergl. Thibaut System §. 176. und Glück Comm. Bd. IV. S. 392. 393. wo auch die Literatur der Controverse.

den Begriff des casus auch für das Assecuranzrecht durchaus dem gemeinen Rechte gemäß feststellen, und den Zufall dahin definiren, der Zufall sey jedes, menschlicherweise nicht vorher zu sehende oder nicht abzuwendende Ereigniß [5]), und die Möglichkeit eines daraus entspringenden Nachtheiles ist dann dasjenige, was man die Gefahr nennt. Der Zufall begreift darnach die höhere Gewalt in sich. In einem engeren Sinne versteht man auch wohl unter der höheren Gewalt, die man dann auch in Deutschland gerne mit dem Ausdrucke „force majeure“ bezeichnet, solche unvorhergesehene Ereignisse, die durch die Willkühr der Regierungen, Potentaten ꝛc. herbeigeführt werden, und setzt ihnen den Zufall, der dann unvorhergesehene Naturereignisse bezeichnet, entgegen. Der Ausdruck Seegefahr begreift in seinem weiteren Sinne beide; im engeren Sinne, der z. B. in der Clausel „blos für Seegefahr“ der herrschende ist, bezeichnet das Wort Seegefahr nur die Möglichkeit eines Schadens durch die Gewalt des Meeres, der Winde und des Wetters.

Handlungen der Menschen sind unter dem Ausdrucke „Gefahr“ in sofern begriffen, als sie, ihrer Natur nach, für den Versicherten die Eigenschaft eines Zufalles oder einer höheren Gewalt haben können.

Die Gefahren der See sind so mannigfach, daß es durchaus unmöglich ist, sie alle vorherzusehen oder zu beschreiben. Es wird sich daher die folgende Darstellung hauptsächlich nur mit denjenigen beschäftigen, die am häufigsten einen Schaden herbeiführen, und bei denen etwas zu erinnern ist.

Der Umfang der Verbindlichkeit des Assecuradeurs bestimmt sich aber näher nach den Bestimmungen der Gesetze und seines Vertrages. auf beide muß daher immer Rücksicht genommen werden, und es kann sich das Verhältniß bedeutend danach modificiren. Es sind daher zunächst diejenigen Gefahren, die, dem Gesetze oder der Natur der Sache nach, den Assecuradeur treffen, so wie die Frage, wann sie ihn treffen, demnächst aber die Modificationen zu betrachten, die durch die üblichsten Vertragsbedingungen in das Verhältniß kommen.

---

5) L. 11. §. 5. de minorib. (4. 4). L. 1. §. 4. de obl. et act. (44. 7). L. 2. §. 7. de administr. rer. ad. civ. pert. (50. 8.)

§. 598. Arten der Gefahr.

1) Seegefahr.

Unter Seegefahr im engeren Sinne sind hier alle die Gefahren zu verstehen, denen der Assecuradeur in dem Laufe der gewöhnlichen Schifffahrt auf den Meeren, Revieren, an den Ufern und Küsten, durch Wetter, Gewalt der Winde und des Wassers ausgesetzt ist. Diese Gefahren treffen den Assecuradeur allgemein [1]). Es gehört dahin also:

a) Sturm mit allen seinen Abstufungen, dem Orcan, der der höchste Grad des Sturmes ist, dem fliegenden Sturme, der nahe an dem Orcan gränzt.

b) Widriger Wind. An und für sich muß dieser als dem ordentlichen Laufe der Schifffahrt angehörig angesehen werden. Er kann daher auch keinen Anspruch an den Assecuradeur begründen. Aufenthalt, selbst bei Versicherungen auf gewisse Zeit, durch die Verzögerung versäumte Conjunctur u. dgl. geben daher keine Schadensansprüche. Wenn aber contraire Winde entweder in einen Sturm übergehen, oder sonst einen positiven Schaden an dem Schiffe oder der Ladung nach sich ziehen, (was z. B. der Fall seyn kann, wo ein Schiffer mit gepreßten Segeln gegen die See anarbeiten muß ꝛc.) so gehört dieser zu den Gefahren des Assecuradeurs.

c) Strandung. Hierher gehört sowohl die freiwillige wie die zufällige Strandung (Bd. III. S. 640). Der Etymologie zufolge ist Strandung jedes Festgerathen eines Schiffes auf einer Stelle des Meeres oder Revieres, auf der sich nicht hinlängliches Wasser befindet, daß Schiffe darüber hinwegsegeln können. Seitdem aber die Strandung eines Schiffes im Assecuranzrechte durch die daran geknüfte Wirkung (§. 618) eine besondre Bedeutung erhalten hat, sind häufige Versuche gemacht, den Begriff derselben auf die eine oder andre Weise einschränkend festzustellen. Wo freilich der Assecuradeur pure jede Gefahr übernommen hat, da bedarf es einer

---

1) Guidon de la mer ch. V. art. 2. 4. Ord. de la marine art. 26. h. t. (III. 6). Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 19. Rotterdam A. O. Art. 42. Amsterdam A. O. 1744. Art. 33. Preuß. A. O. 1766. Abschn. V. §. 64. und unten §. 619. 620.

Erläuterung des Ausdrucks „Stranden“ nicht, weil der Schade an dem versicherten Gegenstande den Assecuradeur trifft, wenn er nur durch eine Seegefahr herbeigeführt ist. Anders aber in den Fällen, wo der Versicherer sich, wie man das nennt, von gewissen Gefahren frei zeichnet, diese Gefahr aber so weit tragen will, als er einen dadurch entstehenden Schaden zu ersetzen sich verpflichtet, wenn ein Schiff gestrandet ist, wie dieß z. B. bei der Clausel, „frei von Beschädigung (frei von 10 pCt.), außer im Strandungsfalle“ (§. 618) der Fall ist [2]). Hier kann allerdings die Frage, was ist Strandung, in Betracht kommen.

Dem Sprachgebrauche des gemeinen Lebens zufolge ist freilich ein Stranden jedesmal vorhanden, wo ein Schiff auf ein flaches Ufer geräth. Dem entspricht auch im Englischen das Wort stranding, im Italienischen dare in terra, arrenamento, im Spanischen encallar, varar, im Französischen echouement vollkommen. Allein, wenn der technische Begriff des Ausdruckes erläutert werden soll, so muß man sich dieses Sprachgebrauches des gemeinen Lebens entäußern, und untersuchen, ob nicht noch gewisse Merkmale erforderlich seyen, ehe man den Begriff für vollständig hergestellt halten könne.

Vor allen Dingen sind diejenigen äußeren Merkmale, die man oft willkührlich in den Begriff hineinzulegen gesucht hat, gewiß nicht erforderlich. Weder die Unmöglichkeit die Reise fortzusetzen, noch die Nothwendigkeit das Schiff zu entladen, noch das Bedürfniß fremder Hülfe beim Abbringen, sind als nothwendige Requisite einer

---

2) Darüber s. m. Glashoff Samml. einiger b. d. Schiff. ꝛc. vork. Fälle Heft II. S. 15. ff. (3te Aufl. Hamb. 1820.) Heft III. S. 5. ff. (3te Aufl. ebendas. 1818.) Hamb. Addreßcomtoirnachrichten Jahrg. 1796. No. 76. Archiv f. d. Handelsr. Bd. II. S. 60. ff. Heise u. Cropp jurist. Abhandl. Bd. I. No. 4. Beneke System III. S. 294. ff. Dessen prineiples p. 466. sq. *Park* l. c. p. 177. sq. p. 672. sq. *Weskett* l. c. s. v. stranded, stranding. *Phillips* l. c. p. 484. *Emerigon* l. c. I. p. 407. sq. *Baldasseroni* l. c. tom II. part V. tit. 7. *Stevens* on average part IV. art 4. n. 3. *Piantanida* l. c. vol. II. tit. II. p. 37. Es wird sich unten zeigen, daß die im Texte angeführte Clausel nicht blos in Hamburg, Holland und England gebräuchlich, sondern auch in den Policen andrer Länder enthalten ist.

einer Strandung zu betrachten [3]). Dagegen kann auch auf der anderen Seite nicht jedes augenblickliche Gerathen auf eine Untiefe ein Stranden in dem Sinne des Assecuranzrechtes seyn. Vielmehr fordert der Begriff des Strandens nothwendig, daß das Schiff festgesessen habe. Nicht erforderlich ist es dabei, daß dieses Festsitzen gerade auf einem Strande im engsten Sinne, d. h. auf einem flachen Ufer, Statt gefunden habe; sondern man kann das Wort Stranden für den generischen Namen nehmen, und jedes Festsitzen auf Ufern, Sandbänken, Klippen ꝛc. darunter begreifen. Es ist ferner, wenn der Strandungsfall von den übrigen, Schaden herbeiführenden, Ereignissen auf dem Meere getrennt werden soll, namentlich in dem Sinne der Clausel „frei von — außer im Strandungsfalle," erforderlich, daß das Festsitzen durch einen Seezufall (im weiteren Sinne) herbeigeführt sey [4]). Nimmt man den Strandungsfall aus der Zahl der Unglücksfälle heraus, und knüpft man besondre Folgen daran, so muß dafür ein besonderer Grund vorhanden seyn. Dieser ist in der erwähnten Clausel kein andrer, als der, daß die Assecuradeurs, die contractmäßig von gewissen Beschädigungen frei seyn wollen, für dieselben dann aufzukommen sich verpflichten, wenn es evident ist, daß sie einem Seeunfalle zuzuschreiben sind. Wenn also z. B. ein Schiff während der Ebbe auf einer trocknen Stelle liegt ꝛc. so ist dieß kein Strandungsfall. Nur freilich ist nicht gerade ein gewaltsames Festgerathen erforderlich; sondern jede Veranlassung die als ein Seeunfall im weiteren Sinne erscheint, qualificirt den Fall zu einer Strandung in dem angegebenen Sinne. Wenn also Finsterniß, Ungeschicklichkeit des Lootsen ꝛc. das Schiff auf einem Strand gerathen läßt, und dann die übrigen Erfordernisse

---

3) A. M. die Hamb. Addreßcomtoirnachr. a. a. O. Merkwürdig ist es, daß, wo auch die Frage nach der Bedeutung des Worts Stranden aufgeworfen worden, immer die Declaration des Königs v. Frankreich vom 17. Aug. 1779 übersehen ist, selbst von den Franzosen. Und doch statuirt diese im Art. 5 eine Strandung, bei der weder das Schiff zur Fortsetzung der Reise unfähig geworden, noch fremde Hülfe zum Abbringen nothwendig gewesen ist.

4) And. Mein. Heise u. Cropp juriſt. Abhandl. a. a. O. S. 76. S. aber *Baldasseroni* l. c. p. 104. u. Russ. Kaiserl. Ordn. der Schiff. Hptstk. XIII. Art. 274.

vorhanden sind, so ist allerdings ein Strandungsfall vorhanden, der auch dann anzunehmen ist, wenn ein Schiff in seiner Fahrt festgeräth, ohne daß sich eine Veranlassung dafür angeben läßt. Immer aber ist es nothwendig, daß eine Gefahr Statt fand, die zu der Annahme berechtigt, ein Schade sey ihr, nicht aber der Natur der Waare zuzuschreiben, und daß diese Gefahr eine größere, wie die gewöhnlichen im Laufe jeder Schifffahrt sich ereignenden Zufälle, sey. Ein bedeutenderer Schade dagegen ist nicht unumgänglich erforderlich (s. unten § 618).

Enger ist der Begriff der Strandung, wo vom Abandon die Rede ist. Wo Gesetze den Abandon im Strandungsfalle gestatten, da ist zum Begriffe desselben erforderlich, daß das Schiff durch denselben unfähig geworden sey, seine Reise fortzusetzen [5]).

d) Stoßen. An und für sich kommt auch das Stoßen eines Schiffes nicht in Betracht. Denn da die Assecuradeurs für die Seeunfälle überhaupt aufkommen, so ist im Allgemeinen gleichgültig, von welcher Art ein Unfall war. Hin und wieder sind jedoch an das Stoßen eines Schiffes besondere Wirkungen geknüpft (§ 620). In sofern ist es also wesentlich, den Begriff desselben festzustellen [6]). Unter einem Stoßen in diesem Sinne ist der Fall zu verstehen, da ein Schiff mit Heftigkeit den Grund oder einen anderen harten Gegenstand berührt. Wenn man den Zusatz macht, „ohne darauf sitzen zu bleiben“ [7]), so heißt das offenbar den Begriff zu eingeschränkt stellen. Es läßt sich vielmehr sehr wohl denken, daß ein Schiff zugleich stoße und strande. Eben so wenig ist der Begriff des Stoßen auf eine Berührung des Grundes zu beschränken. Es wird gewiß ein Stoßen seyn, wenn ein Schiff heftig auf ein versenktes Schiff, auf Pfähle u. d. gl. geräth. Dagegen ist Stampfen [8]) kein Stoßen.

---

5) Vergl. z. B. ordonnance du roi de france 17 Août 1779. art. 5.

6) S. darüber Heise u. Cropp jurist. Abhandl. Bd. I. No. 3. S. 54. ff.

7) Wie, nach Röding Wörterb. d. Marine s. v. Stoßen, Heise u. Cropp a. a. O. §. 4. S. 59. wollen.

8) Jedes Schiff wird von den Wellen gehoben, und macht sowohl nach den Seiten, wie auch seiner Länge nach Bewegungen, deren

e) Schiffbruch. Der Sprachgebrauch des gemeinen Lebens bezeichnet jeden besonderen Unglücksfall der einem Schiffe zustoßt, mit dem Namen eines Schiffbruches. Im engeren Sinne dagegen versteht man unter diesem Ausdrucke den Fall, da ein Schiff auf offenem Meere, oder wenigstens ohne ein Ufer zu berühren, entweder gänzlich zu Grunde geht, so daß es von der Oberfläche des Wassers verschwindet (sinkt), oder da es in einen solchen Zustand geräth, daß es nicht mehr als Schiff brauchbar erscheint. In letzterer Hinsicht gehört hierher der Fall, da ein Schiff zerschlagen, aus einander gerissen, zum Wrack wird ꝛc. Der Schiffbruch unterscheidet sich also vom

f) Scheitern wesentlich. Dieses ist vorhanden, wenn ein Schiff auf den Strand geräth, und während es hier festsitzt, von den Wellen zerschlagen oder bedeutend beschädigt wird. Das Scheitern, dem das Französische bris entspricht, gehört also zu den Strandungsfällen.

g) Kentern. Darunter ist der Fall zu verstehen, da ein Schiff so umschlägt, daß der Kiel nach Oben steht, also, wenigstens in der Regel, aus dem Wasser hervorragt.

h) Anseglung. (Bd. III. § 465 ff.) Für zufällige Anseglung so wie für einen Schaden durch Anseglung, wo nicht der Versicherte oder dessen Schiffer, sondern der Schiffer des anderen Schiffers in Schuld ist, haftet der Assecuradeur unbedingt. Ob er für eine Anseglung, die durch die Schuld des Schiffers, auf dessen Schiff er zeichnete, herbeigeführt wurde, aufkommt, hängt davon ab, ob er für die Versehen des Schiffers oder Schiffsvolkes aufkommen muß. (§. 613.)

i) Schaden dessen Ursache nicht nachzuweisen ist. Auch hier ist, wenn man anders consequent seyn will, der Assecuradeur nur verantwortlich, wo er für Versehen des Schiffers und Schiffsvolkes aufkommt. Wo dieß nicht der Fall ist, sollten sich Rheder and Ladungsinteressenten allein an dem Schiffer erholen müssen. Nur kann man nicht gerade speciell die Nachweisung

---

letztere, ihrer schlangenförmigen Art wegen, schlängeln heißen. Wenn nun bei hohler See, im Sturme ꝛc. dieses Schlängeln besonders heftig wird, so sagt man, das Schiff stampft.

eines bestimmten Ereignisses, dem ein Schade mit voller Gewißheit zuzuschreiben ist, fordern. Hat ein Schiffer überhaupt Begebenheiten nachgewiesen, denen ein Seeunfall wohl beigemessen werden kann, so ist gegen den Assecuradeur zu präsumiren, daß der Schade diesen beizumessen sey, und ihm die Führung des Gegenbeweises zuzumuthen.

k) Havariegrosse (§. 603).

§. 599. 2) Kriegsgefahr.

Die zweite Art der Gefahr, welche der Assecuradeur übernimmt, ist die Kriegsgefahr [1]). Dahin gehören alle Arten, wie Kauffahrteyschiffe durch einen Krieg belästigt und zu Schaden gebracht werden können. Also Anhaltung, sey es mit oder ohne Ausübung des Rechts der Angarien (Bd. III. §. 526), Aufbringung (daselbst §. 527.), Nehmung (das. §. 532), Wegnahme der Ladung und Lebensmitteln, Ausübung des Vorkaufsrechts (das. §. 520), Handelsverbote, Embargo (das. §. 526).

Die Natur der einzelen Vorfälle, die durch einen Seekrieg herbeigeführt werden, ist in dem dritten Bande im zehnten Abschnitte genügend auseinandergesetzt, und es sind dort auch die Folgen, die in völkerrechtlicher Hinsicht damit verbunden sind, und das Betragen der Privatleute in Beziehung zu ihnen erläutert. Hier beschränkt sich daher die Untersuchung auf die Wirkung dieser Ereignisse in dem Verhältnisse zwischen dem Versicherten und dem Assecuradeur.

Für das Assecuranzrecht ist es an sich gleichgültig, ob eine Bekümmerung gerecht oder ungerecht ist, d. h. ob sie nach den Regeln des Völkerrechtes Statt finden durfte, oder ob sie diesen entgegen=

---

1) Guidon de la mer ch. VII. art. 1. Coutumier *d'Amsterdam* art. 8. Ordn. der Börse von Antwerpen. Art. 2. (d. Police daselbst.) Ordonnance de la marine art. 26. h. t. (III. 6.) Ord. de Bilbao cap. XXII. art. 19. 33. Middelburg A. O. Art. 15. Rotterdam A. O. Art. 42. 62. Amsterdam A. O. Art. 26. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 25. Preuß. A. O. 1766. Abschn. V. §. 64.

läuft [2]). Der Assecuradeur kommt in beiden Fällen dafür auf. In einigen Beziehungen jedoch sind einige Modificationen zu bemerken.

Vor allen Dingen versteht es sich, daß die Assecuranz eine gültige seyn müsse. Es muß also weder das Interesse ein illegales seyn, noch darf der Assecuradeur eine Gefahr übernommen haben, welche nur durch die Uebertretung der Gesetze des Landes entsteht. Wenn daher der Versicherte, dem Verbote entgegen, einen Handel mit dem Feinde seines Landes treibt, wenn er eine von seiner Regierung verhängte Blockade bricht, so ist die Assecuranz, die in seinem Lande geschlossen wurde, rücksichtlich dieser Gefahren ohne Wirkung, und sie wird ganz ungültig, wenn sie speciell auf diese Gefahren gerichtet wurde.

Hievon abgesehen ist ein Unterschied zu machen:

Gehört der Versicherte einem Lande an, welches an einem Kriege Antheil nimmt, und wußte der Assecuradeur dieß, so ist die Assecuranz allerdings gültig, und der Assecuradeur steht auch für die Kriegsgefahr ein, in sofern diese in der Art vorhanden ist, daß der Versicherte den Molestirungen des Feindes ausgesetzt ist.

Ist dagegen der Versicherte Unterthan eines neutralen Staates, so kommt zwar der Assecuradeur auch für die Kriegsgefahr auf. Allein seine Verbindlichkeit ist doch verschieden.

Bei der allgemeinen Versicherung gegen jede Gefahr ist er dem Versicherten für einen durch Kriegsgefahr herbeigeführten Schaden unbedingt nur dann verantwortlich, wenn dieser den Character eines Neutralen durchaus unverletzt bewahrte, also den ihm nach dem Völkerrechte erlaubten Handel, und zwar auf die durch das Völkerrecht gestattete Weise trieb. Trat dagegen der Versicherte aus dem Character eines Neutralen heraus, trieb er einen völkerrechtswidrigen Handel, oder verletzte er, z. B. durch Widersetzlichkeit, das Völkerrecht oder die Tractaten, so entläßt er den Assecuradeur seiner Verbindlichkeiten aus der Police, so weit von der Kriegsgefahr die Rede ist. Hier aber lassen sich arge Collissionsfälle denken, in sofern als

---

2) So unterscheiden u. a. *Grotius* J. B. et P. lib. III. c. III. §. 1. *Emerigon* l. c. ch. XII. sect. 18. §. 1. p. 440. *Baldasseroni* l. c. tom. II. parte V. tit. 12. n. 8. p. 181.

nicht alle Mächte dieselben Grundsätze befolgen, also im gegebenen Falle der Versicherte möglicher Weise angestrengt werden könnte, fremde Rechte zu kennen und zu befolgen, wenn er nicht als gegen das Völkerrecht fehlend angesehen werden soll. Im Allgemeinen läßt sich hier zwar wohl der Grundsatz des gemeinen Rechtes aufstellen, und behaupten, das fremde Recht habe für den Versicherten die Natur eines Facti, er brauche es daher nicht zu kennen. Allein das Verhältniß des Kaufmannes ist doch noch ein andres. In der Regel wird man voraussetzen können, daß jeder Kaufmann sich während eines Krieges einiger Maßen darum bekümmern werde, was ihm freistehe und was nicht, und es dürfte zu behaupten seyn, daß er eine Unwissenheit auch in dem Seekriegsrechte eines fremden Staates, in der er nicht versiren konnte, ohne es an dem gewöhnlichen Fleiße fehlen zu lassen, nicht vorschützen könne. Folgende Grundsätze dürften hier die richtigsten seyn:

Das, vor allen Dingen, versteht sich von selbst, daß, sofern Gesetze für das Betragen der Neutralen während eines Seekrieges in dem Lande, welchem der Versicherte angehört, vorhanden sind, (Bd. III. §. 512), er diese befolgen muß; daß er nicht minder verpflichtet ist, die Regeln des allgemeinen Völkerrechtes unverletzt zu zu beobachten. Als Regeln des allgemeinen Völkerechtes sind diejenigen Grundsätze anzusehen, welche bei den civilisirten Nationen als ausgemacht angesehen werden. Dahin gehört z. B., daß sich der Neutrale der Durchsuchung durch Kriegsschiffe [3]) nicht widersetze (§. 527. 533), daß er nicht der einen der Krieg führenden Mächte Waffen und Kriegsbedürfnisse zuführe (§. 516), daß er eine Blokkade respectire, (§. 525), daß er mit den gehörigen Documenten versehen sey (§. 514. a.), daß er nicht falsche oder doppelte Papiere führe (§. 530 ff.), daß er nicht den Handel des Feindes durch Neutralisiren (§. 531) in Schutz nehme u. dgl.

Was dagegen seerechtliche Grundsätze betrifft, die nicht so allgemein angenommen sind, sondern von einem oder einigen Mächten einseitig aufgestellt werden, so ist zwar so viel gewiß, daß der Neutrale nicht angehalten werden kann, jede einseitige Verordnung der

---

3) In wie fern Caper eine Ausnahme machen, vergl. Bd. III. §. 533. 536.

im Kriege begriffenen Mächte zu kennen; allein man kann ihn eben so wenig befugen, sie unbedingt zu ignoriren. Was der Versicherte in dieser Hinsicht wissen kann, wenn er einen gewöhnlichen Grad des Fleißes aufwendet, daß muß er auch wissen, und Unwissenheit ist keine Entschuldigung. War daher eine Maßregel eines der Krieg führenden zur Notorietät gelangt, hatte sie z. B. politischen Eclat gemacht, oder war sie an der Börse des Wohnortes des Versicherten, gleichviel ob zur Nachachtung oder nur zur Nachricht, bekannt gemacht u. dgl., so konnte und mußte sie dem Versicherten bekannt seyn, und wenn er sich nicht danach richtet, so trifft der Schade ihn allein. Dagegen kann es an sich noch kein Grund seyn, den Versicherten verpflichten zu wollen, daß er einen Grundsatz kennen müsse, daß derselbe bei einer Nation längere Zeit gegolten hat; es müßte denn eine Notorietät durch die längere Beobachtung desselben entstanden seyn. Insbesondre aber kann die Beobachtung eines Principes früherer Kriege durchaus nicht in Betracht kommen.

Hier lassen sich übrigens Collisionsfälle der schwersten Art denken. Wie nämlich soll sich der Versicherte verhalten, wenn die Krieg führenden Mächte von einander abweichende Grundsätze aufstellen? Sind diese Principien mit einander in Einklang zu bringen, wie z. B. wo die eine Macht einen weiteren, die andre einen engeren Begriff der Contrebande aufstellt, wo die eine eine größere die andere eine geringere Zahl von Documenten fordert, so thut der Versicherte nur seine Schuldigkeit, wenn er, so weit ihm die von den Krieg führenden befolgten Grundsätze bekannt sind oder seyn müssen, allen genügt, und also z. B. die größere Zahl von Schiffspapieren führt ꝛc. Ist diese Vereinbarung nicht möglich, so läßt sich von dem Versicherten nicht mehr fordern, als daß er sich dem allgemeinen Völkerrechte gemäß verhalte. Denn, indem er sich den Forderungen des Einen bequemt, setzt er sich einer Gefahr abseiten des Anderen aus; ein Betrug, z. B. doppelte Papiere, vermindert diese Gefahr nicht, sondern vermehrt sie noch, und kann ihm überhaupt nicht zugemuthet werden. Entsteht hier dagegen dem Versicherten ein Verlust dadurch, daß eine Krieg führende Macht Grundsätze geltend macht, die dem Völkerrechte entgegen sind, und durch deren Befolgung der neutrale Character rücksichtlich der anderen verletzt werden würde, so beging jene eine Ungerechtigkeit gegen den Neu-

tralen, für die der Versicherer aufkommt. Collidiren die Gesetze des Wohnortes des Versicherten mit denen der Krieg führenden, wie z. B. das Schwedische Seerecht (1667), welches den Schweden verbietet, sich eine Durchsuchung gefallen zu lassen, mit dem Englischen und andern, nach denen Widersetzung ein Condemnationsgrund ist, so ist in dem Falle alles klar, da auch der Versicherer diesen Gesetzen unterworfen ist. Die Gesetze des Wohnortes sind für beide Theile verbindlich, und es kann der Assecuradeur dem Versicherten keinen Vorwurf machen, wenn er sich danach richtete; was auch die Forderungen der im Kriege begriffenen seyn mögen. In anderen Fällen fordert abermals der Assecuradeur, daß der Versicherte sich an die Grundsätze des Völkerrechtes halte. — Eine Collision der Gesetze des Ortes der geschlossenen Assecuranz mit anderen kommt nicht in Betracht. Denn die Neutralen haben kein Recht, anderen Neutralen Regeln über ihr Benehmen während des Krieges vorzuschreiben und der Versicherte, der, wenn er unversichert bliebe, nur das Völkerrecht und die Gesetze seines Landes zu beobachten hätte, kann durch die Assecuranz nicht zu einer Aenderung seines Benehmens gezwungen werden.

Noch kommt hier eine andre Frage in Betracht. In der Regel, und von denjenigen Ausnahmen abgesehen, die in der Natur der Sache, oder in den von der Beweislast geltenden Regeln ihren Grund haben [4]), wird der Versicherer, der sich einer Verbindlichkeit durch die Behauptung entziehen will, der Versicherte habe die Neutralität verletzt, diese Einrede beweisen müssen. Genügt nun zum Beweise einer solchen Thatsache das Urtheil des Prisengerichts, welches eine Condemnation aussprach? Nach allgemeinen völkerrechtlichen Principien hat freilich die eine Regierung kein Recht, sich ein Urtheil über die Entscheidung der Gerichte der anderen anzumaßen. Vielmehr muß überall die Gerechtigkeit der Urtheilssprüche, auch dritter Staaten, präsumirt werden. Dieß auf die aufgeworfene Frage angewendet, würde dann zu dem Resultate führen, daß jede Condemnation eine gerechte sey, überall, wo eine solche erfolgte, also

---

4) So wird, um ein Beispiel anzuführen, der Versicherte beweisen müssen, daß das Schiff, die Waare ꝛc. mit den gehörigen Documenten versehen gewesen, u. dgl.

der Versicherte das Völkerrecht verletzt habe. Dann könnte höchstens davon die Rede seyn, daß dem Versicherten der Gegenbeweis nachzulassen sey. Allein dieß Princip, welches in anderen Fällen durchgreifend seyn dürfte, läßt sich so nicht anwenden. Einmal ist es eine bekannte Sache, welche übertriebene Ansprüche die Krieg führenden Mächte oft machen, wo ein Neutraler seine Unschuld darthun soll, wie stark oft bloße Verdachtsgründe auf das Urtheil der Prisengerichte einwirken, wie sehr oft alle Regeln von der Beweislast umgekehrt werden, ja wie nicht selten die Urtheile fast willkührlich sind. Auf der anderen Seite aber ist auch das Princip nicht umzustoßen, daß, was in einer Sache ausgesprochen ist, nicht unter anderen Partheien gelten kann. Der Richter, der einen Assecuranzstreit zu schlichten hat, ist daher allerdings berechtigt und verpflichtet, den Ausspruch des Prisengerichtes wiederum zu prüfen, und wird ihm nur in sofern Kraft beilegen können, als er ihn wirklich den Rechten, d. h. dem Völkerrechte, den den Versicherten verpflichtenden Gesetzen und Tractaten gemäß findet, und selbst wo er ihn in dieser Hinsicht richtig findet, darf er ihn noch nicht zur einzigen Basis seiner Entscheidung machen. Dann nämlich ist gerade der Fall vorhanden, wo dem Versicherten Gelegenheit zu seiner besseren Rechtfertigung gegeben, und ihm der Gegenbeweis nachgelassen werden muß. Wo vollends die Motive ergeben, daß das Urtheil des Prisengerichts auf einseitig aufgestellten Principien beruhe, die der Versicherte weder kannte noch kennen mußte, da läßt sich auf die Entscheidung durchaus kein Gewicht legen, selbst wenn eine Condemnation nach diesen Principien noch so gerecht wäre.

Fehler dritter Personen, für die der Versicherte nicht einzustehen hat, können ihm auch von dem Assecuradeur nicht angerechnet werden. Hätte daher z. B. A in einem Schiffe Contrebande verladen, und würden deshalb die Güter des B mit condemnirt, was, so ungerecht es auch ist, doch geschehen ist, so ist der Assecuradeur dem letzteren gegenüber verantwortlich.

Verletzt der Schiffer die Grundsätze des Völkerrechts ohne Vorwissen des Versicherten, so kommt es darauf an, ob der Assecuradeur für Versehen des Schiffers aufkomme oder nicht (§. 613), und ist danach auch seine Verbindlichkeit, für Kriegsgefahr aufzukommen, zu beurtheilen.

§. 600. Fortsetzung.
Kriegsgefahr, wo die Neutralität mit Wissen des Assecuradeurs verletzt werden soll.

Das in dem vorigen Paragraphen gesagte galt von dem Falle, wo eine Assecuranz schlechtweg geschlossen ist, und wo deshalb der Assecuradeur die Kriegsgefahr mit übernimmt, weil er für alle Gefahren aufkommt; wo seine Verbindlichkeit aber dann wegfällt, wenn das Risico durch Fehler des Versicherten herbeigeführt wurde. Wie ist es nun aber da, wo der Versicherer wissentlich eine Assecuranz auf eine Unternehmung übernimmt, bei der Verletzung der Neutralität beabsichtigt wurde?

An und für sich sollte man Versicherungen gegen Verletzungen des Völkerrechts als illegal verwerfen. Denn das Völkerrecht ist für Alle verbindend, und indem ein Staat es gestattet, daß seine Unterthanen gegen eine Verletzung desselben versichern oder versichern lassen, begünstigt er eine Rechtswidrigkeit. So weit ist man jedoch noch nicht gekommen, was zum Theil darin seinen natürlichen Grund haben mag, daß durchaus noch kein allgemeines Seevölkerrecht existirt. Man wird wohl so ziemlich überall Assecuranzen, wie die hier vorausgesetzte, als gültig behandeln.

Die Gültigkeit dieser Assecuranz vorausgesetzt, wird aber zu ihrer Verbindlichkeit für den Assecuradeur nothwendig erfordert, daß dieser die Art der Unternehmung bei Schließung der Assecuranz gekannt habe. Der Versicherte ist daher verbunden, bei Schließung des Contractes zu erklären, daß und in welcher Art die Unternehmung eine Verletzung der Neutralität beabsichtige, so weit er selbst Kenntniß davon hat oder haben muß. Was daher nach den Gesetzen und Verträgen seines Landes oder nach dem allgemeinen Völkerrechte, (so weit ein solches anzunehmen ist) untersagt ist, oder für unneutral gilt, muß, wenn es geschehen soll, erklärt werden; weil diese Rechtskenntniß bei jedem vorausgesetzt werden muß. Dasselbe läßt sich von dem Falle, wo die Unternehmung gegen ein, nicht allgemein anerkanntes, Princip verstoßt, dann behaupten, wenn der Conflict der Principien durchaus notorisch geworden ist, wohin z. B. der Grundsatz der Engländer, daß feindliches Eigenthum auch in neutralen Schiffen confiscabel sey, gehört. Denn hier kann man

annehmen, daß, bei Aufwendung eines gewöhnlichen Grades von Fleiß, dem Versicherten die Gefahr bekannt seyn müsse, und auf die Gefahr allein kommt es an. Ob eine Krieg führende Macht einen Grundsatz mit Recht oder Unrecht geltend mache, ist gleichgültig. Nicht in einem, ihn verbindenden, Gesetze ausgesprochene, etwa in einzelen Fällen geltend gemachte Prätensionen, die nicht in der angegebenen Art zur Notorietät gekommen sind, braucht dagegen der Versicherte nicht zu kennen, also schadet ihm auch die nicht geschehene Anzeige nicht, wenn er nur wirklich nicht darum gewußt hat.

Danach beurtheilen sich denn auch die einzelen Fälle, welche hier vorkommen können, sehr leicht; und es bedarf keiner besonderen Erwähnung derselben weiter. Die Art und Weise, wie der Versicherte die Natur der Unternehmung zu erklären hat, wird besser in der Abtheilung von den Anzeigen vorgetragen, wo sie im Zusammenhange steht.

§. 601. Fortsetzung.

Insbesondre von Versicherung von Schiffen und Gütern unter Convoy.

Nicht selten geschieht es, daß Schiffe in Kriegszeiten unter Begleitung bewaffneter Fahrzeuge gehen, die sie gegen Molestationen einer der im Kriege begriffenen Mächte oder aller beschützen sollen. Wo dieß der Fall ist, muß es ebenfalls dem Assecuradeur erklärt werden, weil durch die Convoy nicht blos Schutz ertheilt wird, sondern in sofern auch die Gefahr wirklich vermehrt wird, als die Absicht zu beschützen auch die Absicht, feindlich gegen etwaige Angriffe zu verfahren, begreift, wo dann nicht nur der Erfolg überhaupt zweifelhaft seyn kann, sondern auch selbst, wo dieser nach Wunsche ausfällt, die Gefahr der Beschädigung und des Unterganges im Gefechte vorhanden ist.

Ist einmal stipulirt, daß ein Schiff unter Convoy gehen solle, so muß auch dasselbe wirklich in Begleitung einer solchen segeln. Indessen ist ein Unterschied zu machen:

1) Die Uebereinkunft wird nämlich entweder so getroffen, daß das Schiff mit Convoy abgehen soll; d. h. daß es vom Anfange seiner Reise an in Begleitung bewaffneter Fahrzeuge segeln soll.

Dann hat der Versicherte unbedingt die Verbindlichkeit, sein Schiff mit Convoy abgehen zu lassen.

2) Oder es ist Bedingung bei der Assecuranz, daß sich an einem anderen Orte, als dem des Abganges, das Schiff unter Convoy begeben solle. Dann geht die Pflicht nur dahin, daß das Schiff auf dem geraden Wege nach der Station der Convoy versegle. Für die See- und Kriegsgefahr bis dahin steht der Assecuradeur unbedenklich ein. Aber, wenn nun durch widrige Winde oder Unglücksfälle die Reise dahin verzögert wird, und der Schiffer die Convoy nicht mehr trifft, darf er dann die Reise nach seinem Bestimmungsorte ohne Convoy fortsetzen? Ich glaube hier noch einmal unterscheiden zu müssen, ob das Segeln mit Convoy Bedingung der Assecuranz ist, oder ob es nur in der Police angezeigt wurde, daß der Schiffer eine Convoy benutzen werde.

Im ersteren Falle ist der Schiffer ratione des Versicherers nicht berechtigt, ohne Convoy weiter zu segeln, wenn die Station der Convoy von der Art ist, daß er sich hier aufhalten kann; also z. B. ein Hafen, eine Rhede ꝛc. Ist dagegen die Convoy auf offnem Meere stationirt, wie dieß z. B. im Mittelländischen Meere zuweilen vorgekommen ist, wo die zum Convoyiren bestimmten Kriegsfahrzeuge kreuzten und die Kauffahrteyschiffe bei ihrer Ankunft unter ihren Schutz nahmen, so muß der Schiffer die Reise fortsetzen dürfen, weil Liegenbleiben unmöglich und Einlaufen mit Gefahr verknüpft ist. Diese Entscheidung rechtfertigt sich leicht. An und für sich ist die Bedingung des Contractes zu erfüllen und wo sie eine unmögliche wird, der darauf gestützte Contract aufgehoben. Wenn aber die Unmöglichkeit durch Ereignisse herbeigeführt wird, welche selbst zu denjenigen gehören, für welche der Assecuradeur aufkommen muß, so ist sie selbst auch zu Lasten des Assecuradeurs. Wenn aber dabei der Assecuradeur diese Gefahr nur bis zu einem gewissen Puncte, von diesem an aber nur unter Bedingungen oder Modificationen übernommen hat, welche nicht eintreten können, so kann der Versicherte ihn nicht an den Contract halten wollen, wenn er es in der Gewalt hat, die Gefahr aufzuheben. Wo er dieß nicht in seiner Macht hat dagegen, ist die Fortsetzung der Gefahr selbst Folge dieses Ereignisses und eben daher der Assecuradeur daran gebunden.

Ist dagegen nur enunciative in der Police gesagt, das Schiff werde eine Convoy aufsuchen, ist dieß also nur eine Anzeige, so kann zwar, eben weil auch die bloße Anzeige von Einfluß auf die Schätzung der Gefahr ist, der Versicherte nicht willkührlich das Aufsuchen der Convoy unterlassen; wo aber in Folge höherer Gewalt der Schiffer die Station derselben zu spät erreichte, oder ganz verfehlte, da kann dieß auf das Bestehen des Contractes von keinem Einflusse seyn; weil dieser nicht dadurch bedingt war, sondern nur der Versicherte eine Anzeige gemacht hatte, die durch ein, den Assecuradeur treffendes, Ereigniß erst unrichtig wurde.

Von selbst versteht es sich, daß, wenn ein Schiff unter Convoy gehen, oder sich einer Convoy anschließen soll, es eine wirkliche Convoy seyn muß, unter deren Schutz es sich begiebt. Das heißt, er muß mit solchen Fahrzeugen segeln, die von einer Regierung oder unter deren Autorität zum Schutze der Handelsschiffe hergegeben und bestimmt sind. Es müssen ferner, dieß darf der Assecuradeur voraussetzen, alle Bedingungen, unter denen ein Schiff des Schutzes der Convoy theilhaftig wird, erfüllt seyn. Namentlich auch muß also der erforderliche Contract geschlossen seyn, der Schiffer seinen Admiralbrief, Instructionen, Signalbuch u. d. gl. erhalten haben. Fehlt es hieran, so segelt das Schiff nicht wahrhaft unter Convoy.

Falsch dagegen ist es, wenn allgemein behauptet wird [1]), das Schiff müsse sich von Kriegsfahrzeugen begleiten lassen, die den Auftrag haben, sich zur Vertheidigung der, ihrem Schutze anvertrauten, Schiffe zu schlagen.

Es ist an einem anderen Orte (Bd. III. §. 533) ausgeführt, daß es zwei Arten der Convoy gebe, einmal die so eben erwähnte, und dann diejenige, wo der Officier des geleitenden Schiffes allein durch seine Erklärung, die Convoy sey durchaus neutral und in einer durchaus neutralen Unternehmung begriffen, die Durchsuchung durch Caper und Kriegsschiffe, oder wenigstens durch Caper, abwenden soll. — Wo freilich, wie in England, diese letztere Art der Convoy

---

1) Wie unter andern Beneke System III. S. 425. ff. *Emerigon* l. c. ch. VI. sect 4. §. i. f. tom. I. p. 172. wollen. Beide zielen aber im Grunde auf etwas anderes und scheinen die zweite Art der Convoy überall nicht zu kennen.

nicht anerkannt wird, da muß allerdings der Versicherte, der mit Convoy versicherte, immer sein Schiff oder die Ladung mit einer Convoy schicken, die auf bewaffneten Widerstand instruirt ist.

Wo aber der Grundsatz, nach welchem die zweite Art der Convoy eingeführt ist, respectirt wird, da läßt sich nicht behaupten, daß die Convoy der einen oder der anderen Art seyn müsse, wenn die Bedingung für erfüllt oder die Anzeige für richtig gelten solle. Beide sind hier gleich legal, und der Versicherte mag sich bedienen, welcher er will.

Daraus folgt dann aber weiter, daß der Versicherte die Art der Convoy, mit welcher er sein Schiff oder seine Güter gehen läßt, angeben müsse. Es ist seine Sache, sich nach der Instruction des Commandeurs der Convoy zu erkundigen und sie dem Assecuradeur mitzutheilen; Unkenntniß kann ihn daher nicht schützen. Indessen ist auch dieß noch zu modificiren:

1) Zeigt der Versicherte dem Assecuradeur die Nation, zu der die convoyirende Macht gehört, an, und erkennt diese nur diejenige Art an, die jede Molestirung sofort mit Gewalt zurück weiset, so bedarf es keiner weiteren Bezeichnung der Art der Convoy. Denn dieselbe Rechtskenntniß, die man von dem Versicherten fordert, darf man noch viel mehr auch von dem Assecuradeur verlangen. Die Bezeichnung wäre hier unbedingt Erklärung eines Rechtsprincips.

2) Dasselbe ist zu sagen, wenn die Assecuranz so geschlossen wird, daß das Schiff mit einer speciellen Convoy gehen soll; z. B. „mit der zu Helsingör stationirten Convoy“ oder „mit der von dem König von Schweden ertheilten Convoy.“ Diese Bezeichnung ist überall jeder anderen Art vorzuziehen, weil sie zugleich den Versicherten gegen Nachtheile aus etwaigem Irthume oder Mangel an Kenntnissen schützt. Sie genügt aber, weil die Ertheilung einer Convoy abseiten einer Regierung nie ganz im Stillen geschieht, sondern immer zur Publicität kommt. Der Assecuradeur, dessen Geschäftskreis es gerade mit sich bringt, daß er sich um Dinge dieser Art mehr bekümmern muß, als der Versicherte, der vielleicht nur das eine Mal ein Interesse dabei hat; und möglicher Weise die Existenz des Unterschiedes der Arten der Convoyen nicht einmal kennt, kann, wenn er speciell weiß, welcher Convoy sich sein Versicherter anvertraut, selbst sich über die Instruction derselben unterrichten, oder

verzichtet darauf, Kenntniß davon zu erhalten, indem er die Assecuranz annimmt, ohne sich zu erkundigen.

3) Wird aber allgemein stipulirt, daß die Reise mit Convoy geschehen solle, so muß die Art derselben angegeben werden. Zwar läßt sich nicht behaupten, daß die Nichtangabe den Contract anullire. Aber der Assecuradeur muß nothwendig hier voraussetzen, daß die Convoy eine solche sey, die wirksamen Schutz verleihe. Hier ist daher zu unterscheiden:

a) Der Krieg findet zwischen Nationen statt, die sämmtlich die zweite Art der Convoy anerkennen, z. B. zwischen Schweden und Holland (Bd. III. §. 533). Da genügt die bloße Angabe „mit Convoy". Denn hier kann es rechtlicher Weise nie zu Gewaltthätigkeiten kommen, oder wo sie von einer der im Kriege begriffenen Mächte provocirt werden, da ist dieß Rechtswidrigkeit. Von dieser abgesehen, ist es daher gleichgültig, welcher Art die Convoy ist, und findet ein rechtswidriger Angriff Statt, so ist die dadurch herbeigeführte Gefahr zu Lasten des Assecuradeurs.

b) Oder sämmtliche Krieg führende Mächte, oder eine derselben, wie z. B. England erkennen die zweite Art der Convoy nicht an [2]). Dann nimmt der Assecuradeur an, daß die Convoy eine solche sey, die feindlich gegen Molestationen der Kriegführenden zu handeln beauftragt sey, und deshalb auch in einer Macht bestehe, die zur Erreichung dieses Zweckes hinreicht. Der Versicherte muß daher seinem Versicherer die Anzeige machen, daß die Convoy der zweiten Art sey, wo dieß der Fall ist. Denn hier gewährt diese keinen genügenden Schutz, sondern führt noch eine neue Gefahr herbey, wo sie etwa in einer unzulänglichen Macht besteht. Daß aber Schutz existiren solle, war die Stipulation.

c) Steht dagegen diejenige der im Kriege begriffenen Mächte, die überhaupt die zweite Art der Convoy nicht respectirt, mit der Regierung, die die Convoy ertheilt, in Verträgen, vermöge deren sie dieser gegenüber diese Convoy respectiren muß, wie England und Schweden, so fällt der Fall in die Cathegorie des sub a) gesagten. Denn Verletzung des, vertragsmäßig zugestandenen, Principes wäre

---

2) Die erste Art kann keine anerkennen; weil Widersetzung für völkerrechtswidrig gilt.

auch hier eine, den Assecuradeur treffende, Rechtswidrigkeit, und ohne diese fehlt der Einfluß auf die Gefahr.

4) Gesetze schreiben jedoch oft in Beziehung auf Assecuranzen vor, daß unter Convoy eine solche verstanden werden solle, die feindlich zu verfahren angewiesen ist (§. 619. 620). Dann muß natürlich der Versicherte es anzeigen, wenn die Reise mit einer Convoy der zweiten Art vor sich gehen soll. Wo dieß nicht geschah, setzt der Assecuradeur voraus, daß in jeder Beziehung dem Gesetze genügt sey.

Welche Wirkung nun hat es, wenn ein Schiff, welches nach der Police mit Convoy gehen soll, die Reise ohne solche, oder ohne die stipulirte Art vornimmt? Wird der ganze Contract ungültig, wie einige [3]) behaupten, oder wird der Assecuradeur nur von der Kriegsgefahr frey? Mann muß sich unbedingt für das letztere entscheiden[4]). Denn der Zweck der Convoy ist nur der, die Gefahr des Krieges zu vermindern, und nur in Beziehung auf diese ist der Assecuradeur zu einer unrichtigen Schätzung des übernommenen Risico verleitet. Die Uebernahme der Assecuranz begründet zugleich eine zu starke Präsumtion dagegen, daß der Assecuradeur, wenn er wußte, das Schiff gehe ohne Convoy, die ganze Assecuranz würde abgelehnt haben, so daß man nur voraussetzen kann, er würde in diesem Falle nicht anders als frei von Kriegsgefahr gezeichnet, oder sich für diese eine Erhöhung der Prämie stipulirt haben. Man muß daher, wo der Versicherte die Clausel nicht erfüllte, den Assecuradeur an die Seegefahr gebunden erklären. Diese Wirkung aber tritt ein, die Reise mag nun gänzlich ohne Convoy gehen, oder diese nicht, so wie sie stipulirt ist, ertheilt werden. In letzterer Beziehung ist zu bemerken, daß, wo schlechtweg „mit Convoy“ versichert ist, der Assecuradenr berechtigt ist, anzunehmen, daß Schiff werde von Anfang der Reise an beschützt seyn. Wenn daher nicht angezeigt ist, daß

---

3) So *Emerigon* l. c. I. p. 165. sq. *Piantanida* l. c. tom. IV. tit. VII. n. 46. sq. p. 220. sq. Beneke System III. S. 420. ff. Letzterer modificirt jedoch schon. Das Englische Recht ist hier singulair.

4) S. auch Bremer Plan von 1818. §. 49. Zusätze zu meinen Bemerkungen S. 74.

das Schiff die Convoy erst an einem anderen Orte aufsuchen solle, so ist der Assecuradeur für die Reise nach diesem von der Kriegsgefahr befreit, und es kann Aufhebung des ganzen Contractes daraus folgen, wenn eine Abweichung von der Reise darin liegt.

Welche Wirkung es hat, wenn ohne Zuthun des Versicherten der Schiffer sich von der Convoy entfernt, seine Instruction nicht befolgt ꝛc. ist danach zu beurtheilen, wie weit der Assecuradeur für Fehler des Schiffers verantwortlich ist.

Fehler des convoyirenden Officiers, Feigheit ꝛc. oder Ueberschreiten seiner Ordre, indem er sich, dieser entgegen, widersetzt u. dgl. befreien den Assecuradeur nicht.

§. 602. 3) Andre Arten der Gewalt. 4) Feuersgefahr.

Der Ausdruck höhere Gewalt bedeutet, nach dem oben (§. 597) ausgeführten, im engeren Sinne jede durch eine höhere Macht herbeigeführte Gefahr, also auch die Kriegsgefahr. Man kann ihn aber in einem noch specielleren Sinne nehmen und auf diejenigen Belästigungen beziehen, denen Schiffe auch außerhalb eines Krieges ausgesetzt sind. Dahin gehören

a) Seeraub [1]). Darunter ist jede gewaltsame Beraubung der Schiffe auf dem Meere durch solche Personen zu verstehen, die nicht nach der Regeln des Völkerrechts zur Anhaltung und Aufbringung von Schiffen befugt sind. Er kann daher im Frieden von jedem, im Kriege von andern als Kriegsschiffen und Capern ausgeübt werden. Der Seeraub gehört nicht zur Kriegsgefahr. Wenn daher ein Assecuradeur die Kriegsgefahr von dem Risico ausnimmt, für welchen er einstehen will, so bleibt er für den durch Seeräuberei herbeigeführten Schaden nichts desto weniger verantwortlich.

b) Türkengefahr. Darunter begreift man alle Molestationen, die den Schiffen und Gütern durch Barbaresken widerfahren. Die Belästigung durch Barbaresken gehört nicht zum Seeraube,

---

1) Middelburg A. O. Art. 19. Rotterdam A. O. arg. Art. 42. Amsterdam A. O. Art. 11. 12. Ordn. d. Börse v. Antwerpen Art. 8. Preuß. A. O. 1766. Abschn. V. § 64. Ord. de la marine art. 26. h. t. Ord. de *Bilbao* l. c. art. 19. und unten §. 619.

weil sie durch Schiffe und Personen ausgeübt wird, die von ihrer Regierung dazu autorisirt sind. Die Regierung aber ist eine von anderen anerkannte und respectirte, die das Princip befolgt, daß sie mit allen Mächten, mit denen sie nicht Verträge geschlossen, im Kriegsstande begriffen sey. Unter dem Ausdrucke Kriegsgefahr kann aber auf der anderen Seite die Türkengefahr auch nicht begriffen werden, weil dabei nicht die Europäischen völkerrechtlichen Grundsätze gelten. Man behandelt sie daher auch im Assecuranzrechte immer nach besonderen Grundsätzen, und der Versicherer muß für die Türkengefahr aufkommen, auch wenn er frei von Kriegsgefahr ist.. Nur muß ein entstehender Schade nicht durch Fehler oder Nachlässigkeit des Versicherten herbeigeführt seyn. Wenn dieser also zu einer Nation gehört, die in Verträgen der Art mit den Barbaresken stehen, so setzt der Assecuradeur auch voraus, daß das Schiff mit dem erforderlichen Türkenpasse versehen sey.

c) Diebstahl und Plünderung. Diebstahl des Schiffsvolkes kommt nicht zu Lasten des Assecuradeurs, selbst da nicht, wo derselbe für Versehen oder Betrug des Schiffsvolkes einstehen muß. Wenn aber in Folge eines, den Assecuradeur treffenden, Unfalles es dem Schiffsvolke möglich wird, das Schiff oder die Güter zu berauben, so muß der Versicherer den dadurch entstehenden Verlust ersetzen, wo ihn Betrug des Schiffsvolkes trifft. Diebstahl durch dritte Personen, der nicht abzuwenden war, ist dagegen zu Lasten des Assecuradeurs. Nicht abzuwenden ist jeder gewaltsame Diebstahl. Wenn aber andre Umstände dabei concurriren, so kann auch der einfache Diebstahl zu Lasten des Assecuradeurs seyn. Wenn also ein Schiff auf eine uncultivirte Insel verschlagen, die Güter ans Land bringen muß, und hier von den sogenannten Wilden gestohlen wird, wenn bei einem Schiffbruche die Berger stehlen oder unbefugte Menschen sich an Bord einfinden und rauben u. dgl., so ist dieß allerdings zu Lasten des Assecuradeurs.

In allen diesen Fällen wird vorausgesetzt, daß alles geschehen sey, um einen Verlust abzuwenden. Der Schiffer muß also sich gegen den Seeräuber, den Barbaresken vertheidigt, den Dieb abzuhalten gesucht haben, wenn der Assecuradeur den Schaden ersetzen soll. Da jedoch, wo Versehen des Schiffers und Schiffsvolkes zu

den Gefahren gehören, die den Versicherer treffen, würde dies Erforderniß nicht in Betracht kommen.

d) Unter die höhere Gewalt, welche dem Versicherer zur Last fällt, gehören auch diejenigen Vorfälle, die sich im Krige ereignen können, wenn sie in Friedenszeiten vorkommen. Dahin gehören:

aa) Arreste[2]). Unter einem Arreste ist hier der Fall zu verstehen, da eine Regierung, gleichviel aus welcher Absicht, ein Schiff verhindert, seine Reise anzufangen oder forzusetzen. Die Veranlassung kann die seyn, daß die Regierung ein Schiff zu ihrem Dienste gebrauchen will, daß sie, wie im Falle einer Hungersnoth, die Lebensmittel bedarf, daß sie das Auslaufen der Schiffe nicht gestatten will, weil sie einen Krieg befürchtet, oder weil gewisse Nachrichten nicht aus dem Lande sollen u. dgl. Ein solcher Arrest kann selbst auf dem Meere Statt finden. Entstehen dadurch nun Kosten oder Verlüste, so sind sie zu Lasten des Assecuradeurs, und es fehlt selbst nicht an Gesetzen, die in dem Falle eines Arrestes den Abandon gestatten (§. 619). Es wird jedoch vorausgesetzt, daß der Arrest rücksichtlich des Versicherten ein Zufall sey. Uebertrat dieser die Gesetze des Landes, etwa durch Zolldefraudationen ꝛc., oder wird ein Arrest auf sein Eigenthum als Gegenstand der Execution für Forderungen an ihn, gelegt, so kommt der Assecuradeur dafür nicht auf. Wird aber, wegen eines Versehens oder einer Schuld eines anderen Interessenten der Arrest verhängt, so bleibt der Versicherer verantwortlich. In wiefern Arreste, die durch Defraudation, rechtswidriges Benehmen oder Schulden des Schiffers veranlaßt wurden, dem Assecuradeur zur Last fallen, hängt davon ab, ob er für Versehen des Schiffers aufkommt oder nicht.

bb) Handelsverbote. Auch diese können Folge eines Krieges seyn; es können ihnen aber auch andre Ursachen zum Grunde liegen, z. B. Krankheiten, Repressalien u. dgl. Wird vor dem Anfange des Risico der Handel mit dem Bestimmungsorte untersagt,

---

2) Guidon de la mer ch. VII. art. 6. ch. IX. art. 13. Ord. de la marine art. 26. h. t. (III. 6). Ord. de *Bilbao* l. c. art. 19. Middelburg A. O. Art. 15. Rotterdam A. O. Art. 42. Amsterdam A. O. Art. 26. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 64. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 25. 26.

so ist die Assecuranz aufgehoben, geschah dieß aber nach dem Anfange der Reise, so besteht die Assecuranz, und der Versicherer kommt für einen entstehenden Schaden auf.

Ferner gehört hieher auch

4) Feuersgefahr. Entsteht ein Feuer im Schiffe durch einen Zufall, so kann es nicht zweifelhaft seyn, daß der dadurch verursachte Schade zu Lasten des Assecuradeurs ist. Daher kommt derselbe dafür auf, wenn ein Blitz in einem Schiffe zündete. Geräth ein Schiff im Kampfe mit Feinden, Barbaresken oder Räubern in Brand, so trifft der Unfall den Versicherer schon, weil er für die besonderen Gefahren, welche hier das Feuer veranlaßten, aufkommt. Wird ein Schiff, weil es einer ansteckenden Krankheit verdächtig ist, von einer Behörde verbrannt, so ist dieß ebenfalls ein Zufall, der zu dem Risico des Assecuradeurs gehört.

Geräth eine Waare, etwa weil sie feucht verladen wurde, durch sich selbst in Brand, wie dieß mit Wolle, Lumpen, Hopfen ꝛc. wohl der Fall gewesen ist, so trifft dieß den Assecuradeur nicht (§. 616). Steckt eine solche Waare das Schiff oder andre Güter an, und verbrennen diese, so kommt der Assecuradeur dieser letzteren unbedingt dafür auf, wo er für Fehler des Schiffers einsteht, wo er dafür aber nicht haftet, nur dann, wenn der zuerst in Brand gerathenen Waare, bei der Verladung, äußerlich kein Fehler anzusehen war. Denn nahm der Schiffer eine Waare, die der Gefahr des Ansteckens in sich selbst ausgesetzt ist, feucht an Bord, so ist daß ein Versehen abseiten seiner, und nur dann, wenn er bei der Einnahme keinen Grund zu Verdacht hatte, wie z. B. bei Lumpen, die in Fässern sind, kann man ihn von einer Schuld freisprechen und den Vorfall rücksichtlich seiner für einen Zufall halten.

Geräth von mehreren, im Hafen oder auf der Rhede liegenden, Schiffen eines in Brand und muß ein andres um der Gefahr zu entgehen, außerordentliche Maaßregeln ergreifen, so ist ein, daher entstehender Schade zu Lasten seines Assecuradeurs, wo dieser überhaupt noch Risico läuft.

Daß ein Feuer, welches der Schuld des Schiffers oder Schiffsvolkes beizumessen ist, den Assecuradeur da nicht treffen könne, wo er für die Fehler dieser Leute nicht einsteht, liegt in der Natur der Sache. Eine Bemerkung des Römischen Rechtes, daß eine Feuers=

brunst immer, oder in der Regel der Schuld jemandes beizumessen sey [3]), hat hier aber zu einem Streite darüber Veranlassung gegeben, ob die Präsumtion für ein culposes oder casuelles in Brand Gerathen streite [4]). Allein, wo der Assecuradeur die Feuersgefahr als solche selbstständig (d. h. nicht als Theil einer anderen, z. B. der Kriegsgefahr, ꝛc.) übernahm, kann von einer Präsumtion in dieser Beziehung nicht die Rede seyn, da wenigstens durch die Uebernahme der Feuersgefahr selbst dem Principe, daß immer einer bei einem Feuer in Schuld sey, derogirt seyn muß. Die Culpa, der ein Feuer beizumessen ist, ist oft so gering, daß sie nicht angerechnet werden kann. Um den Assecuradeur freisprechen zu können, muß man eine erkennbare Nachlässigkeit des Schiffers oder Schiffsvolkes fordern [5]).

Noch ist die Frage aufgeworfen, ob der Assecuradeur den Schaden ersetzen müsse, wenn ein Schiffer sein Schiff in Brand stecke, damit es nicht in die Hände der Feinde oder Captoren falle [6]). Auch diese Frage kann da, wo die Assecuranz gegen Fehler des Schiffers und Schiffsvolks gilt, nicht aufgeworfen werden. Wo dieß nicht der Fall ist, da bin ich geneigt zu unterscheiden: Der neutrale Schiffer ist zu einer Handlung dieser Art nicht befugt, weil das Aufbringen seinen Schaden nie größer, als den durch das Anzünden, macht, wohl aber vermindern kann. Hier ist also ein solcher Verlust nicht zu Lasten des Assecuradeurs. Wird dagegen ein Schiffer, der zu

---

3) Immer L. 11. D. de per. et comm. rei vend. (18. 6.) In der Regel (plerumque) L. 3. §. 1. D. de officio praefect. vigil (1. 15.)

4) Man s. darüber u. a. *Targa* ponderazione cap. 65. *Azuni* l c. II. p. 162. *Baldasseroni* l. c. tom. II. part. V. tit. 8. n. 29 sq. p. 130 sq. *Emerigon* l. c. ch. XII. sect. 16. §. I. I. p. 433. *Piantanida* l. c. tom. II. tit. IV. n. 3. p. 56.

5) Zur Aufstellung dieses Grundsatzes berechtigt selbst die l. 11. de per et comm. rei vend. cit.

6) *Kuricke* quaest. illustr. qu. 29. Loccenius jus. marit. l. III. c. 9. *Valin* l. c. sur l'art. 26. II. p. 75. *Emerigon* l. c. p. 439. *Pothier* l. c. n. 53. *Baldasseroni* l. c. n. 17 sq. p. 127. *Azuni* l. c. *Piantanida* l. c. n. 61. p 67 sq *Weskett* l. c. s. v. fire n. 6. *Phillipps* l. c. p. 248 sq. *Beneke* principles p. 449. nota.

einer Nation gehört, die Theil an dem Kriege nimmt, vom Feinde verfolgt, und kann er sich weder vertheidigen noch retten, so ist er zur Zerstörung seines Schiffes berechtigt und der Versicherer steht dafür ein. Der Verlust für diesen ist derselbe, wie bei einer Nehmung. Die Hoffnung des Entkommens oder einer Wiedernehmung ist sehr unsicher, indem daher ein Schiffer sein Schiff zerstört, erfüllt er nur eine Pflicht gegen sein Vaterland, dem daran liegt, daß in der Prise der Feind nicht einen Zuwachs an Macht erhalte[7]).

§. 603. 5) Havarie grosse.

Das Princip der Havarie grosse und welche Vorfälle auf dem Meere zu einer solchen Veranlassung geben, ist bereits an einem anderen Orte gezeigt[1]). Hier ist daher nur in sofern davon zu handeln, als sie einen Theil der den Assecuradeur treffenden Gefahren ausmacht.

Die Havarie grosse hat die Natur eines wahren Seeschadens[2]); es kann daher auch nicht zweifelhaft seyn, daß der Assecuradeur unter denselben Bedingungen, unter welchen er Seeschaden überhaupt tragen muß, für die Havarie grosse aufkommt[3]). Von selbst versteht es sich dabei, daß der Assecuradeur für die ganze Havarie grosse nur da gebunden ist, wo der ganze contribuirende Werth versichert war. War die Assecuranz auf eine geringere Summe geschlossen, so muß der Versicherte, eben so wie überhaupt von jedem Schaden, so auch

---

7) Ob der Schiffer es verantworten könne wenn er dabei sein und seiner Leute Leben opfert, oder ob diese erst in Sicherheit seyn müssen, ist eine Frage der Religion oder Moral, die hier nicht zu untersuchen ist.

1) S. Bd. III. Abschn. VII. S. 625 ff.

2) Vergl. meine Bemerkungen über Havarie grosse. Seite 20 ff. Zusätze dazu Seite 22.

3) Guidon de la mer. chapt. V. art. 1. Coutumier *d'Amsterdam* arg. art. 12. Ord. de la marine art. 26. tit. des assurances (III. 6). Ord. de *Burgos* 1537. l. c. arg. art. 19. Ord. de *Bilbao* cap. XXII. art. 19. Middelb. A. O. art. 17. 18. Amsterdam A. O. arg. Art. 31. Recopilacion de leyes de las *Indias* ley. 20. Statuta Genuens. cap. XVII. §. „Assecuratores si cum assecurato." Preuß. A. O. 1766. §. 64. 254.

einen Theil der Havarie grosse selbst tragen, und findet hier dieselbe Proportion statt, wie bei jenem. Der geleistete Beitrag wird also über den ganzen Werth des versicherten Gegenstandes pro Cent weise repartirt, und der Assecuradeur ersetzt die Quote, die auf die versicherte Summe fällt, für den ungedeckten Theil dagegen trägt der Versicherte eben so viele pro Cente.

Wenn die Regel aufgestellt wird, der Versicherer müsse die Havarie grosse ersetzen, so ist dabei jedoch vorausgesetzt, daß der Versicherte hinsichtlich derselben den ihm obliegenden Fleiß nicht versäumt habe. Dieser muß daher, wo, wie bei der Werfung seiner Waare, ihm sein Eigenthum unterging, von dem Schiffer und den übrigen Interessenten deren Beitrag einfordern. Denn bei einer Havarie grosse kann der Assecuradeur nie weiter als bis zu dem Belaufe haften, welchen der Versicherte wirklich beizutragen hat, eben weil nur dieser als die Folge einer Seegefahr angesehen werden kann. Deshalb trifft denn auch eine etwaige Insolvenz des einen oder des anderen Contribuenten den Assecuradeur nicht. Es ist ferner die Sache des Versicherten, darauf zu sehen, daß die Havarie grosse richtig aufgemacht sey. Daß er einen Beitrag geleistet habe, genügt noch nicht, den Assecuradeur zum Ersatze zu verpflichten. Vielmehr hat dieser noch immer das Recht, zu untersuchen, ob denn nun der Beitrag auch wirklich in dem Maaße, wie geschehen, geleistet werden mußte. Contribuirte der Versicherte nach einer unrichtig aufgemachten Dispache, so ist der etwaige Verlust allein der Seinige, und der Assecuradeur ersetzt ihm nur dasjenige, was er wirklich verpflichtet war zu contribuiren. Dabei nun entsteht noch eine Frage.

Es ist an einem anderen Orte (Bd. III. §. 459) gezeigt, wo die Havarie grosse aufzumachen sey. Das dort Gesagte gilt aber nur von dem Verhältnisse der Ladungsinteressenten unter einander. Wenn nun der Versicherte nach anderen Gesetzen contribuirt hat, als nach denen die Assecuranz geschlossen ist, muß sich der Assecuradeur dieß gefallen lassen, und nach diesen fremden Gesetzen Ersatz leisten? Auf den ersten Blick könnte man nämlich sagen, ein Assecuradeur unterwerfe sich durch die Zeichnung der Police nur denjenigen Gefahren, die ihn nach den Gesetzen, nach welchen er contrahirte, treffen und auch nur in dem Maaße, in welchem sie nach diesen zu seinen Lasten sind, er könne daher auch eine Havarie grosse nur be-

zahlen, soweit solche nach den Gesetzen, welche er dem Contracte zum Grunde legte, vorhanden ist. Dem entgegen aber ist zu behaupten, daß der Versicherer durch den Contract selbst ja die Verbindlichkeit übernehme, den Versicherten schadenfrei zu halten. Da nun dieser sich der Verpflichtung nach den auswärtigen Gesetzen und der auswärtigen Aufmachung zu contribuiren, nicht entziehen konnte, sein Schade also gerade in demjenigen besteht, was er nach dieser Aufmachung contribuirte, so ist auch der Versicherte gehalten, ihm in diesem Falle den ganzen geleisteten Beitrag zu ersetzen. Denn die Havarie grosse nimmt in jedem Falle, wo der Assecuradeur sie bezahlen soll, die Natur eines Schadens an.

Daher versteht es sich dann aber auch von selbst, daß eine Havariegrosse, die durch Gefahren herbeigeführt wurde, von denen der Assecuradeur speciell befreit ist, ihn nicht treffen kann, z. B. wo er „frei von Kriegsgefahr“ zeichnete, der Schade den Schiff und Ladung in der Vertheidigung erhalten u. dgl.

Dann kann im Assecuranzrechte die Frage entstehen, ob es eine Havariegrosse bei unbeladenen Schiffen gebe [4])? Die Frage kann wichtig nur werden, wo die Verbindlichkeit des Assecuradeurs in dem Falle einer Havarie grosse eine andre ist, als bei einer particulairen Beschädigung; und entsteht also besonders in Fällen, wo der Versicherer nach den Gesetzen oder nach dem Contracte von particulairer Havarie frei ist, aber für die Havarie grosse aufkommt. Es kann nun vor allen Dingen zwar nicht geläugnet werden, daß der strenge Begriff der Havarie grosse, welche aus dem Römischen jactus hervorgegangen ist, ohne eine Contribution nicht vorhanden ist, also immer eine Ladung fordert, und die Frage, giebt es eine Havarie grosse bei Schiffen die in Ballast fahren, absolut aufgeworfen, zu verneinen wäre.

Dem entgegen aber steht folgendes: Der Umstand, daß der Assecuradeur von particulairer Beschädigung oft befreit ist, wo er für die Havarie grosse aufkommt, gründe sich dieser Unterschied nun auf Gesetze oder Vertrag, beruht, wenigstens in thesi, darauf, daß

4) Ex professo handeln davon Heise und Cropp juriſt. Abhandl. Bd. I. No. 28. S. 578 ff.

man den Versicherer nicht für zu geringfügige Beschädigungen des versicherten Gegenstandes, die leicht aus dessen Natur, oder aus der Handhabung desselben entspringen, oder Folge der gewöhnlichen Reise auch ohne besondre Unfälle seyn können, hat aufkommen lassen wollen. Die Havariegrosse dagegen beruht auf einem Opfer zur Rettung aus einer Gefahr. Hier ist, wenn anders das Opfer geschehen durfte und gehörig geschah, schon die Voraussetzung einer größeren Seegefahr, als die mit einer gewöhnlichen ruhigen Reise verbundene, rechtlich begründet[5]). Das Princip dazu ist durchaus anwendbar. Denn wenn die Havariegrosse entstanden ist aus der Betrachtung, daß durch das gebrachte Opfer den Interessenten ihr übriges Eigenthum erhalten ist, so läßt sich auch in dem Assecuranzvertrage behaupten, daß das freiwillig gebrachte Opfer dem Assecuradeur nützlich war, indem es ihn vor dem Verluste des ganzen versicherten Gegenstandes oder eines größeren Theiles desselben bewahrte. Man kann daher allerdings auch bei Schiffen in Ballast eine Havariegrosse annehmen, und muß dahin alle Schäden rechnen, die dem Schiffe absichtlich zugefügt werden um es vor dem gänzlichen Untergange oder größerem Schaden zu bewahren.

§. 604. 6) Unkosten in Folge von Seeunfällen.

Diejenigen Unkosten, welche regelmäßig mit der Schiffahrt verbunden sind, und welche man kleine, oder ordinaire Havarie nennt,

---

5) Hält man diesen Grund fest, so wird man nie geneigt seyn, das in dem, bei Heise und Cropp a. a. O. erzählten, Falle geltend gemachte Argument, daß ja keine Contribution statt finden könne, sondern auch die Havariegrosse am Schiffe, wo dieses unbeladen fährt, dem Assecuradeur allein zur Last falle, gelten zu lassen. Denn der Grund, aus welchem in concreto der Assecuradeur von der particulairen Havarie frei ist, fällt hier schon an sich weg, und wenn auch in gewissen Fällen eine Befreiung eine bestimmtere Gestalt angenommen hat, bei der die Frage nach dem Grunde ausgeschlossen ist, so ist dieß doch gerade nur für die particulaire Havarie der Fall. Ich möchte jedoch nicht mit Heise und Cropp a. a. O. §. 6. S. 585. dem Sprachgebrauche des gemeinen Lebens, — der überdieß nicht einmal so entschieden ist, — so viele Wirkung beilegen.

können nie zu Lasten des Assecuradeurs seyn [1]); eben weil sie in dem ordentlichen Gange der Schifffahrt ihren Grund haben.

Wenn dagegen ein Seeunfall den Schiffer in die Nothwendigkeit setzt, Kosten aufzuwenden, entweder um den Gegenstand der Assecuranz zu retten, oder um im Stande zu seyn, die Reise nach seinem Bestimmungsorte zu vollenden, so sind diese Kosten als Folge eines Unfalles dann zur Last des Assecuradeurs, wenn der Unfall selbst ein solcher war, gegen den er versichert hatte. Dahin gehören:

1) Berglohn, dieses mag nun in Havariegrosse kommen, oder von der Art seyn, daß es den geborgenen Gegenstand allein trifft. Indessen kann nicht jedes willkührlich aufgewendete Berglohn den Versicherer unbedingt treffen. An und für sich ist es die Pflicht des Versicherten, für die Rettung des versicherten Gegenstandes zu sorgen. Er hat diese Pflicht dem Assecuradeur gegenüber, und gegen ihn liegt in seiner Abwesenheit dieselbe Verbindlichkeit dem ihn repräsentirenden Schiffer ob. In wiefern unrechtliches Benehmen oder Versehen des letzteren auf die Verbindlichkeit des Assecuradeurs von Einfluß seyn kann, hängt von der Frage ab, wie weit der Versicherer für Versehen und Verbrechen des Schiffers aufkommen müsse. Der Versicherte selbst, wo er die Bergung leitet, sey er nun persönlich oder durch einen Bevollmächtigten gegenwärtig, oder möge er den Schiffer brieflich instruiren, darf niemals eigenmächtig verfahren. Vielmehr ist es unbedenklich für seine Pflicht zu halten, überall, so weit dieß möglich ist, im Einverständniß mit seinem Versicherer zu handeln. Hat er also diesen zur Stelle, oder ist er ihm so nah, daß er mit ihm conferiren kann, so muß er ihm unvorzüglich von dem geschehenen Unglück Nachricht ertheilen und das zu beobachtende Verfahren mit ihm verabreden [2]). Dieselbe Verbindlichkeit hat er in dem Falle, da ein Agent oder Bevoll-

---

1) Guidon de la mer ch. V. art. 17. coll. art. 12. sq. eod. Ord. de la marine art. 30. h. t. Placaet Filips II. Tit. van Schipbrekinghe. Art. 9. Ord. de *Bilb.* cap. XX. art. 1. sq. Preuß. A. O. 1766. Abschn. XXIII. §. 206 — 208.

2) Guidon de la mer ch. VII. art. 4. 5. Rotterdam A. O. Art. 54. Ord. de *Bilb.* cap. XXII. arg. art. 30. Preuß. A. O. 1766. Abschn. XV. §. 168 ff.

mächtigter des Assecuradeurs zur Stelle ist, und er von diesem Umstande Kenntniß hat. Wenn dagegen der Versicherer entfernter ist, so hat der Versicherte nicht nur das Recht, sondern auch die Verbindlichkeit für die Ergreifung der zweckmäßigsten Maßregeln zur Bergung zu sorgen [3]). Doch ist er auch in diesem Falle verpflichtet, dem Assecuradeur sobald wie möglich Nachricht zu ertheilen, sowohl von demjenigen was sich zugetragen hat, als auch von den ergriffenen Maßregeln [4]). Die Ergreifung der dringendsten schleunigen Maßregeln steht übrigens sowohl dem Schiffer, wie dem Versicherten überall, also auch da zu, wo er verbunden ist, sich über das zu beobachtende Verfahren erst mit dem Assecuradeur zu verständigen; so wie auf der anderen Seite er auch da, wo er an sich einseitig handeln darf, nichts desto weniger die Vorschriften der Assecuradeurs berücksichtigen muß, wenn nur diese sich ganz in seine Stelle setzen wollen. Daß hier derjenige Versicherte, der für einen Theil selbst das Risico läuft, auch eine Stimme habe, versteht sich natürlich von selbst. Ueberall nun, wo der Versicherte bona fide verfuhr, ist der Assecuradeur verpflichtet, demselben für die aufgewendeten Rettungskosten aufzukommen, und es kommt nicht darauf an, ob diese Verwendung wirklich dem Assecuradeur nützte oder nicht. Denn der Assecuradeur soll sich in die Stelle des Versicherten setzen, und wenn dieser eine Handlung für nützlich hielt und halten durfte, so kann der Umstand, daß der Erfolg nicht der gewünschte war, den Assecuradeur nicht befreien. Eben darum aber ist auch der Versicherte nicht von der Anwendung aller Vorsicht freizusprechen. Offenbar zwecklose Maßregeln, Verschwendung in der Anwendung der Geldmittel, Bewilligung übermäßigen Berglohns u. dgl., fallen dem Assecuradeur nicht zur Last. Man kann hier das Princip aufstellen, der Assecuradeur kommt dem Versicherten für die Kosten der Rettung so weit auf, wie anzunehmen ist, daß dieser sie aufgewendet haben würde, auch wenn er unversichert wäre. Daraus folgt dann als Grundsatz, daß

---

3) Guidon de la mer ch. VII. art. 5 Ord. de la marine art. 45. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 30. Recop. l. c, ley. 43. Middelburg A. O. Art. 15. Rotterdam A. O. Art. 43. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. arg. §. 168.

4) Vergl. d. in den beiden vorigen Noten allegirten Gesetze.

der Versicherte den Fleiß aufwenden müsse, den ein nicht nachlässiger Geschäftsmann auf seine eignen Angelegenheiten richtet. Daher ist denn auch einseitiges oder eigenmächtiges Handeln des Versicherten an sich noch kein Grund, den Assecuradeur von der Pflicht zum Schadenersatze gänzlich zu befreien, wo er hätte befragt werden müssen; sondern es kann dem Versicherer nur das Recht geben, Einwendungen gegen die verwendeten Ausgaben zu machen, und er muß bezahlen, so weit nachzuweisen ist, daß die Verwendungen bona fide, nach der so eben gegebenen Bedeutung dieses Worts, gemacht sind.

Nach den Grundsätzen vom Berglohn ist auch dasjenige zu beurtheilen, was, im Falle einer Wiedernehmung, dem Recaptor bezahlt wird. Wenn also der Wiedernehmer die Reprise nach einem Lande bringt, wo ein gesetzliches Berglohn bezahlt werden muß, so kommt der Assecuradeur bis zu dem gesetzlich vorgeschriebenen Belaufe seinem Versicherten auf. Wo keine gesetzliche Bestimmung über die Größe des Berglohns bei Wiedernehmungen existirt, da haftet er, eben so wie bei der Bergung aus Seenoth, soweit wie der Versicherte bona fide verfuhr; also für ein angemessenes Berglohn. Nur ist hiebei eines nicht außer Acht zu lassen. Das Berglohn für eine Rettung aus Seenoth wird häufiger vorher bedungen. Wenn hier der Versicherte, um Hülfe zu haben, einiges mehr bewilligte, als er nach der Strenge mußte, so ist dieß noch keine Verletzung der bona fides, wenn gleich da, wo Gesetze solche Accorde für ungültig erklären, sobald sie übermäßig sind, der Versicherte nicht unbedingt berechtigt zu erachten ist, eine offenbar unmäßige Forderung zu befriedigen. Berglohn aus Kriegsnoth dagegen kann selten oder nie vorher bedungen werden. Sofern also Gesetze das Maaß nicht bestimmen, darf der Versicherte unbillige Forderungen nicht berichtigen, sondern muß die Bezahlung nöthigenfalls verweigern, bis die zu entrichtende Summe gerichtsseitig bestimmt ist.

2) Kosten der Rancion. Wenn ein Schiff von Seeräubern oder Captoren genommen wird, und Schiffer oder Versicherter haben Gelegenheit, dasselbe oder dessen Ladung durch einen Vergleich, in Folge dessen sie eine gewisse Abfindungssumme bezahlen, frei zu machen, so steht ihnen dieß allerdings zu, und der Assecuradeur muß

dafür aufkommen, die Rancion mag nun in einer Summe Geldes oder in einem Theil des Genommenen bestehen [5]).

Im Allgemeinen ist der Assecuradeur, der gegen alle Gefahr gezeichnet hat, dadurch selbst auch für die Rancion verantwortlich, und es bedarf keiner ausdrücklichen Erwähnung derselben in der Police; doch ist die Vorschrift vorgekommen, daß diese Gefahr ausdrücklich in der Police genannt, und selbst die Summe angegeben werden muß, bis zu welcher der Assecuradeur dafür haften solle [6]). Es kommt dabei auch nicht darauf an, ob die Nehmung gerecht oder ungerecht war, weil auch bei der ungerechten Nehmung die Gefahr eines bedeutenden Verlustes ist. Nur bin ich der Meinung, daß doch ein Unterschied hier gemacht werden müsse. Ist nämlich die Prise gerecht oder kann darüber Zweifel obwalten, ob sie, im Falle einer Aufbringung frei gegeben werde, so kann der Versicherte natürlich eine viel höhere Vergleichssumme bieten, wie da, wo es ganz klar ist, daß sie frei gegeben werden müsse. In dem ersteren Falle kann die Rancion im Verhältnisse zu dem versicherten Werthe stehen, während sie in dem letzteren nur nach Verhältniß der muthmaslichen Reclame-Kosten und sonst zu fürchtenden Schäden zu bestimmen seyn wird. Ebendaher ist auch der Versicherte zur einseitigen Abhandlung mit dem Räuber oder Captor nur befugt, wo er mit seinem Assecuradeur nicht Rücksprache nehmen kann, wie z. B. auf dem offnen Meere. Befindet er sich dagegen in einem Hafen, (also auch wenn er sich im Aufbringungshafen mit dem Captor vergleicht,) und kann er von diesem aus seinen Assecuradeurs Nachricht geben, so hat er erst deren Bestimmung einzuholen [7]); [illegible] die bezahlte Rancion bei einer Fortsetzung der Reise durch den [illegible]ntergang des Gegenstandes der Assecuranz möglicher weise nicht [illegible]m Nutzen derselben gereicht, und sie neben derselben einen totalen Schaden können bezahlen müssen. Wenn daher die Assecuradeurs die Loskaufung nicht genehmigen wollen, so muß es ihnen frei stehen, dem Versicherten den

---

5) Guidon de la mer ch. VI. Ord. de la marine art. 66. h. t. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 41.

6) In Amsterdam A. O. 1744. Art. 16.

7) Guidon de la mer ch. VI. art. 3. 5. und die in Note 5. 6. angef. Gef.

ganzen Werth des Gegenstandes der Assecuranz zu bezahlen. So verstanden, geben auch die Gesetze, welche es überhaupt in die Willkühr des Assecuradeurs stellen, ob er den Vergleich sich zu Nutze machen oder lieber einen totalen Schaden bezahlen wolle [8]), einen richtigen Sinn. Aus diesem Gesichtspuncte muß man auch behaupten, daß der Versicherte, wo er ohne Zuziehung seines Assecuradeurs handeln durfte, doch verpflichtet sey, demselben von dem Vergleiche Nachricht zu geben, sobald er dazu im Stande ist, oder, wo der Schiffer ihn schloß, sobald er Kenntniß davon erhielt, weil der Assecuradeur ein wesentliches Interesse dabei hat, davon unterrichtet zu seyn, da ihm daran liegen kann, sich reassecuriren zu lassen, um nicht in dem Falle eines totalen Schadens, der etwa auf der weiteren Reise erfolgt, mehr als seine gezeichnete Summe zu verlieren.

Ob die Rancion sofort bezahlt, oder ob sie nur versprochen wurde, ist gleichgültig. Wenn in dem letzteren Falle der Versicherte zur Bezahlung verpflichtet ist, (also wo das Versprechen einem befugten Captor geleistet wurde), so ist auch der Assecuradeur verbunden dafür aufzukommen. Mußten für die Erfüllung des Versprechens Geißeln gegeben werden, so trifft auch dasjenige, was diesen als Vergütung gegeben werden muß, so wie die Kosten ihrer Reise nach Hause den Assecuradeur.

3) Kosten der Reclame. Man kann zwar an sich einen Schiffer nicht befugt halten, in dem Falle einer Aufbringung einen förmlichen Reclameproceß anzufangen. Dagegen aber ist er in allen Fällen, wo er seine Rheder oder Befrachter nicht in der Nähe hat, nicht blos befugt, die ersten dringenden Schritte vorzunehmen, die erforderlich sind, den Erfolg der künftigen Reclamation zu sichern, sondern er ist selbst dazu verpflichtet zu erachten [9]). Eben so kann er sich nicht weigern, Rede und Antwort zu stehen, wenn der Captor die Sache ans Gericht bringt, um die Adjudication der Prise zu erhalten. Entstehen dadurch nun Kosten, so sind sie, als die unmittelbare Folge eines Seeunfalles gewiß zu Lasten des Assecuradeurs. Hinsichtlich des wirklichen Reclames aber kann man die Grundsätze

---

8) z. B. Ord. de la marine art. 67. h. t. (III. 6.) Ord. de *Bilb.* l. c. art 41.

9) Vergl. §. 391. Bd. III. Seite 183.

von der Rancion, natürlich mit den, durch die Verschiedenheit der Fälle herbeigeführten Modificationen, anwenden [10]). Der Versicherte, dem an sich freilich zunächst die Sorge für die Freimachung seines Eigenthumes obliegt, kann, weil der Assecuradeur hier ein wesentliches Interesse schon in sofern hat, als ihm daran liegen muß, nicht für mehr als totalen Schaden aufzukommen; nicht eingemächtig handeln. Die ersten dringendsten Masregeln kann und muß auch er freilich vornehmen; dann aber hat er, sobald dieß möglich ist, seinen Assecuradeurs Nachricht zu ertheilen, und ihre Bestimmung einzuholen. Der Assecuradeur kann sich von der Theilnahme an der Reclamation befreien, wenn er einen totalen Schaden bezahlt, und der Versicherte kann keinen weiteren Anspruch an ihn machen [11]). Will aber der Assecuradeur sich mit der Freimachung befassen, so ist es die Pflicht des Versicherten, dieselbe auf Kosten desselben zu betreiben, wobei er selbst berechtigt ist, Einschuß zu den Kosten zu fordern [12]). Nur wo der Assecuradeur so weit entfernt ist, daß eine Communication mit ihm nicht möglich ist, oder wo Gefahr auf dem Verzuge haftet, ist der Versicherte auch hier berechtigt, einseitig zu handeln. In solchem Falle aber hat er, wenn er gleich aus eignem Rechte verfährt, sich als einen Beauftragten des Assecuradeurs zu geriren und muß bona fide und mit gehöriger Vorsicht handeln. Fängt er daher einen Reclame-Proceß an, wo keine Möglichkeit des Erfolges war, so kommt ihm der Assecuradeur nicht dafür auf. Wenn aber eine Freigebung den Rechten nach gefordert werden konnte, so muß der Assecuradeur die Reclamation gut heißen, und die Kosten erstatten, selbst wenn dieselbe erfolglos blieb.

4) Kosten im Nothhafen. Die Reparatur im Nothhafen fällt natürlich dem Assecuradeur soweit zur Last, als der Schade durch eine Gefahr herbeigeführt war, die er versichert hatte. Dagegen kommen ihm aber auch — soweit nicht Ausnahmen speciell be-

---

10) So ausdrücklich Guidon de la mer ch. VII. art. 5.

11) S. jedoch unten in der Lehre vom Abandon die Modificationen, so wie das Nähere darüber, welche Rechte der Assecuradeur dadurch erwirbt.

12) Guidon de la mer ch. VII. art. 6. Amsterdam A. O. 1744. Art. 36. Preuß. A. O. Abschn. XIV. §. 163.

gründet sind, — die Kosten des Einlaufens in den Nothhafen, die außerordentlichen Abgaben, die Kosten des Aus- und Einladens zur Last. Mußte der Schiffer die Güter in einem anderen Schiffe weiter senden, und verliert er dadurch an der Fracht, so fällt auch dieser Verlust auf den Assecuradeur, so wie auch die etwaigen Zölle und sonstigen Abgaben, so wie die Lagerungskosten der Güter zu seinen Lasten sind [13]).

Wenn ein Schiffer, um sein Schiff repariren zu können, oder um sonstige, an ihn in dem Nothhafen gemachte, Forderungen zu befriedigen, genöthigt ist, Gelder aufzunehmen, so hat der Assecuradeur dasjenige, was die Aufnahme der Gelder kostet, ebenfalls zu ersetzen. Er kann sich davon jedoch ebenfalls befreien, wenn er sogleich Einschuß bis zu dem Belaufe dessen, was der Schiffer bedarf; jedoch, wie sich von selbst versteht, nur a rata seiner versicherten Summe, leistet, wozu man ihn im Grunde verpflichtet halten muß. Die Gesetze der mehrsten Länder enthalten gewisse Bestimmungen über die Art und Weise, wie ein Schiffer sich die nöthigen Gelder anschaffen soll, die mehrentheils die Absicht haben, diesen zur mindest kostspieligen Aufnahme der Gelder zu verbinden, und schreiben gewisse Förmlichkeiten vor, durch welche die Nothwendigkeit derselben constatirt werden muß [14]). Wo die Fehler des Schiffers dem Assecuradeur nicht zur Last fallen, da läßt sich behaupten, daß die Nichtbefolgung der desfallsigen Vorschriften den Assecuradeur von den Unkosten befreit, die die Aufnahme des Geldes veranlasste. Wo aber der Versicherer auch die Fehler des Schiffers vertreten muß, da fallen ihm allerdings auch die Unkosten zur Last, die derselbe hätte vermeiden können und müssen. Der Versicherte selbst, wenn er anwesend ist, und zu dem hier angeführten Zwecke Geld hergiebt oder anschafft, muß dieß unbedingt auf dem mindest kostspieligen Wege bewerkstelligen. — Die Assecuradeurs haben sich hier in einigen Plätzen durch besondre Bedingungen dagegen zu sichern gesucht, mehr als totalen Schaden leiden zu müssen (§. 607).

5) Zu den Kosten, welche den Assecuradeur treffen, gehören auch die Kosten der außerordentlichen Quarantaine. Die Kosten

---

13) S. Declaration du roi de france 17 Août 1799. art. 9. Recop. de leyes etc. ley 43.

14) Vergl. §. 383. Bd. III. Seite 156. und §. 475 ff. ebendas.

der ordinairen Quarantaine, d. h. diejenige Art der Quarantaine, die Schiffe, die aus gewissen Gegenden kommen, immer halten müssen, auch ohne daß der Abgangsort zu den inficirten oder verdächtigen gehört, die Observationsquarantaine, gehören zu der Havarie ordinaire, und treffen den Versicherer nie. Wenn aber im Bestimmungsorte oder in einem Zwischenhafen gewisse Plätze oder Länder als mit ansteckenden Krankheiten versehen erklärt und nun verfügt wird, daß Schiffe, die von solchem Lande oder Orte kommen, eine förmliche Reinigungs-Quarantaine halten sollen, da hat der Versicherer die daher, so wie aus der Umladung, Desinficirung der versicherten Ladung entstehenden Kosten, so wie aus der Zerstörung der Giftsaugenden Waaren oder der Vernichtung der Emballage entspringenden Schaden zu ersetzen. Einige hier entstehende Fragen sind unten (§ 618. Nr. 4) erörtert.

§. 605. Fortsetzung.

6) Andre Verlüste. Concurrenz mehrerer Schäden.

Außer den in den gewöhnlichen Policen genannten Schäden lassen sich noch mehrere denken, und es pflegt in denselben eine generelle Clausel enthalten zu seyn, durch welche der Versicherer sich anheischig macht, für allen und jeden Verlust und Schaden durch Seezufälle [1]) aufzukommen. Man muß daher alle solche Schäden dem Assecuradeur zur Last bringen, die ihre Entstehung in einer

---

[1]) Deutsch „alle sonst bedachte und unbedachte Begebenheiten.“ Französisch „toutes pertes et dommages qui arriveront — — et generalement par toutes autres fortunes de mer.“ Englisch „and all other perils losses and misfortunes that have or shall come to the hurt detriment or damage of the said goods or ship etc. or any part thereof.“ Dänisch „og alle andre periculer og avanturer som forskrevene gods — — skulle maatte hendes optaenklig eller u-optaenkelig saedvanlig eller usaedvanlig ingen undtagen.“ Schwedisch „jemte alla andra skador og olyckeliga händelser som utom Försäkringstagarens egen wettskap och wilja i någom måtto skulle kunna tima, inga undantagna.“ Holländisch „ende alle Perijklen ende Fortuynen die dar souden moghen overkomen in wat Manieren dat sy ende dat man sall imagineeren.“ Spanisch „y de qualquier caso fortuito, pensado

mit der Reise verbundenen Gefahr haben, in sofern er nicht ausdrücklich davon befreit ist. Der Schade muß nur eine unvermeidliche Folge davon seyn. Dann aber ist es auch gleichgültig, ob er unmittelbar und direct oder indirect erfolgte.

Concurriren verschiedene Gefahren mit einander und führt jede derselben einen Schaden herbey, so sind sie

1) entweder sämmtlich solche, gegen welche der Assecuradeur versichert hat. Hier entscheidet sich die Sache einfach dahin, daß derselbe für alle Schäden aufkomme.

2) Oder ein Schade entsteht durch eine Gefahr, die zu Lasten des Assecuradeurs ist, der andre aber durch eine solche, von der er befreit ist. Dann ist es

a) entweder möglich, beide Schäden zu sondern, wie z. B. wenn ein Schiff zufällig strandet und während des Festsitzens mit einem Caper ꝛc. accordirt. Hier ist man ebenfalls bald auf dem Reinen. Der Assecuradeur bezahlt den Schaden, der durch die Gefahr entstand, die er übernahm, und ist von dem anderen frei, also in dem angeführten Beyspiele, von dem Accorde, wenn er von Kriegsgefahr befreit ist.

b) Oder der Fall ist nicht von dieser Art.

aa) Ist dann zu erkennen oder nachzuweisen, daß der Schade beiden Gefahren zuzuschreiben ist, wobei man sich freilich oft mit einem hohen Grade von Wahrscheinlichkeit schon begnügen muß, so bleibt nur, ihn nach billigem Ermessen zu repartiren, und also einen Theil auf die Gefahr zu bringen, die den Assecuradeur trifft, den andern Theil aber auf diejenige, von der er befreit ist. Man wird sich hier oft selbst damit begnügen müssen, eine ungefähre Theilung nach Art der Gefahren vorzunehmen, wie z. B. wenn ein Schiff in Kriegszeiten strandet nun von einem Feinde in dasselbe geschossen wird, es glücklich abkommt, aber auch beim Abbringen beschädigt wird. Nie aber darf reine Willkühr statt finden, sondern das Er-

---

ò no pensado que durante dicho viage aconteciere a dicho navio etc.“ Italienisch „e da ogni altro caso fortuito sia di che natura essere si voglia che intervenisse o fosse intervenuto“ Die Ausdrücke variiren hin und wieder in verschiedenen Plätzen um einiges, der Sinn ist aber überall derselbe.

messen muß ein vernünftiges seyn. Es sind also, den Umständen nach, Sachverständige zuzuziehen u. dgl.

bb) Ist aber der Schade von der Art, daß durchaus nicht angegeben ist, ob er durch die eine oder die andre oder durch alle concurrirende Gefahren veranlaßt ist, so entsteht freilich für den Versicherten ein Dilemma. Man muß hier nach der Regel, wer Schaden fordert, muß Schaden beweisen, dem Versicherten seine Entschädigung absprechen. Indessen wird der Fall wohl selten unter diese Rubrik kommen; da in der Regel bei concurrirenden Gefahren sich wohl wird bestimmen lassen, ob jede derselben von der Art war, daß sie einen Schaden zufügen konnte und mußte, und man wird sich, wo letzteres Statt fand, mit einer approximativen Schätzung dessen was der einen oder der anderen zuzuschreiben ist, begnügen müssen [2]).

cc) Es kann zu der größten Ungerechtigkeit führen, wenn man bei der so eben aufgeworfenen Frage einen Unterschied zwischen der näheren und entfernteren Ursache eines Schadens machen, und auf erstere sehen und darauf den ganzen Schaden wälzen will [3]). Daraus kann im vorkommenden Falle die Folge entstehen, daß gerade derjenige den ganzen Schaden tragen muß, dem von Rechts wegen nnr der kleinste Theil desselben zur Last fallen sollte. Dagegen kann aber es

dd) allerdings vorkommen, daß ein Schade einer speciellen Gefahr zuzuschreiben ist, und daß man doch behaupten kann, ohne einen andren Zufall, der vorher ging oder nachfolgte, wäre er nicht ent-

---

2) z. B. in einem Falle, wo frei von Kriegsgefahr versichert ist, strande ein Schiff, komme aber ab; ein Caper bringe es bald darauf auf, kann es aber nicht mit sich fortbringen und renne es von Neuem auf einen Strand. Hier ist zwar nicht nachzuweisen, daß aus der ersten Strandung schon Schaden entstand, indessen ist doch die höchste Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, und es wäre unbillig, den ganzen Schaden auf den Versicherten zu wälzen, und den Assecuradeur leer ausgehen zu lassen. Es muß hier ein gewisses arbitrium eintreten und danach jedem ein Theil zur Last gebracht werden.

3) S. z. B. *Phillipps* treatise on the law of insurance p. 285.

standen. Die sub cc) gerügte Regel „causa proxima, non remota spectatur," die insbesondre in England gilt, würde in einem solchen Falle das Unglück dem Zufalle beimessen, der die unmittelbarste Veranlassung desselben ist. Dieß ist offenbar unrichtig. Wenn z. B. ein Schiff von Capern genommen und aus seinem Course geführt wird, um nach einem Hafen aufgebracht zu werden, aber beim Einlaufen verunglückt, so ist zwar unmittbar ein Seezufall vorhanden; aber der Seezufall war Folge der Kriegsgefahr, (die in dem Sinne der Regel die entferntere Ursache ist,) ohne die er sich nicht ereignet haben würde. Es ist also ein Schade durch Kriegsgefahr vorhanden. Wird, um ein entgegengesetztes Beyspiel zu haben, ein Schiff durch Sturm auf die feindliche Küste geworfen, und hier weggenommen, so ist dieß Seegefahr [4]). Nach diesen Beyspielen werden alle Fälle leicht zu entscheiden seyn. Doch muß man auch hier wohl die jedesmalige Natur des Falles untersuchen. Wird daher z. B. ein als neutral versichertes Schiff aufgebracht, nachdem es durch Seeunfälle gestrandet war, erfolgt aber die Condemnation wegen der Eigenschaft der Ladung, des Nationalcharacters des Eigenthümers ꝛc. so ist dieß Verlust durch Kriegsgefahr. Denn nicht in der Aufbringung, sondern in der Condemnation liegt der Verlust.

§. 606. Umfang der Verbindlichkeit des Assecuradeurs.

Daß der Versicherer für jede Gefahr, sey diese nun pericu-**lum interitus oder deteriorationis**, aufkomme, sofern nicht Gesetze oder Vertrag ihn von einer oder der anderen befreien, liegt schon in dem Begriffe des Assecuranzcontracts, dessen Wesen darin besteht, daß der Assecuradeur sich durchaus in die Stelle des Versicherten setzt, worin gerade nur durch die gesetzlichen oder vertragsmäßigen Ausnahmen eine Modification gebracht wird. Als Regel ist es an-

---

4) In England ist dieß anders entschieden in Green c. Elmsley (*Peake* reports 212.) Aber der Grund „das Schiff wäre vollkommen sicher gewesen, wenn es an eine befreundete Küste verschlagen worden," steht nicht durch. Denn es fragt sich nicht, welche Folge konnte die Seegefahr haben, sondern welche hatte sie, und da ist denn doch zu behaupten, daß gerade das Gerathen auf die Küste auf welche das Schiff gerieth, die unmittelbare Folge derselben sey.

zusehen, daß der Assecuradeur einen Schaden ersetzen muß, soweit er einer Gefahr zuzuschreiben ist, für die er aufkommt. Nur zwei Fragen entstehen dabey. Nämlich:

1) Wie weit befreit der totale Untergang des versicherten Gegenstandes den Versicherer von Ersetzung eines vorher entstandenen partiellen Schadens?

2) Kann der Assecuradeur für mehr als seine gezeichnete Summe in Anspruch genommen werden.

1) Die erste Frage kommt in einer zwiefachen Beziehung in Betracht. Einmal nämlich kann es nicht zweifelhaft seyn, daß, wenn ein Gegenstand durch eine, den Assecuradeur treffende, Gefahr beschädigt wird, und nun durch eine spätere, ebenfalls dem Versicherer zur Last fallende Gefahr ein totaler Untergang herbeigeführt wird, dieser letztere den ersten, partiellen Schaden absorbiren muß. Denn der Assecuradeur kommt nur für Schaden auf, und der Versicherte hat bei einem totalen Verluste gerade nur diesen Schaden, da auf jeden Fall in dem partiellen Untergange (der Beschädigung,) die das Schiff oder die Waare vorher erlitt, ihm kein Nachtheil entstand, und diese ihm gleichgültig seyn kann, wenn ihm der ganze Gegenstand verloren ist.

Zweitens aber kann diese Frage dann entstehen, wenn durch einen Zufall, den der Assecuradeur trägt, ein partieller Schade entstand, und nun durch eine davon unabhängige, Gefahr, von der der Assecuradeur frei ist, der Gegenstand der Assecuranz völlig untergeht. Es ist wohl behauptet [1]), daß der Assecuradeur zu keinem Ersatze für die frühere Beschädigung gehalten sey, weil diese für den Versicherten gleichgültig sey, wo ihm der ganze versicherte Gegenstand untergehe. Allein bei näherer Erwägung wird man diese Ansicht verwerfen müssen [2]). Denn liegt einmal die spätere Gefahr außerhalb seines Contractes, so hat der Versicherer sie auch als überhaupt nicht

---

[1]) In Englischen Entscheidungen s. unten §. 619. und danach in America. S. *Phillipps* l. c. p. 287. 288.

[2]) Auch die Distinction Benekes im System Bd. III. Seite 337. ff. ist unhaltbar. Dieser will nämlich den Versicherer für den Theil der Waaren der gänzlich verloren wurde, aufkommen lassen, für eine bloße Beschädigung aber nicht. Die Distinction hat um so

existirend anzusehen, und der spätere Unfall, der sich zur See ereignet, kommt eben so wenig in Betracht, wie wenn nach der Ankunft am Bestimmungsorte die Waare durch irgend einen Zufall am Lande untergeht. Daß der frühere Schade dem Versicherten factisch nicht nachtheilig ist, kann keinen Unterschied machen, da derselbe früher existirte, und zu Lasten des Assecuradeurs in dem Augenblicke seiner Existenz, nicht aber erst nach Beendigung der Reise ist. Ueberdieß lassen sich hier sehr wichtige Interessen denken. Man nehme, um ein Beyspiel anzuführen, den Fall an: **A** lasse seine Waare durch **B** versichern, der nicht anders zeichnen will, als frei von Kriegsgefahr. Diese dagegen übernimmt **C**. Nun nehme ein Seeräuber den größten Theil der Güter weg. Nachher werde das Schiff durch einen Caper aufgebracht, und der Rest der Güter condemnirt. Wenn hier **B** frei kommen könnte, so würde man entweder den **A**, ungeachtet er versichert ist, den größten Theil seines Schadens selbst leiden lassen müssen, oder **C** müßte den Schaden für die ganze Ladung ersetzen, ungeachtet der Zufall, der ihm zur Last fällt, nur den kleinsten Theil derselben traf. Beides wäre gleich hart und ungerecht. Ob aber die Waare in ihrer Quantität oder in ihrem Werthe vermindert (verschlechtert) ist, kann im Principe keinen Unterschied machen, wenn gleich in dem letzteren Falle die Ausmittelung schwieriger ist, wie weit der Schade dem einen Unfalle, und wie weit er dem andern zur Last fällt. Wenn man den Fall umkehrt, springt dieß noch mehr in die Augen. Ein Schiff werde genommen und rancionire sich, nachher sinke es. **C** wird gewiß die Rancion, wenigstens gemeinschaftlich mit den Assecuradeurs der Ladung bezahlen müssen, weil sie eine Ausgabe ist, und **B** wird nichts weiter als den totalen Schaden bezahlen. Wollte man hier den **C** frei sprechen, weil die spätere, ihn nichts angehende, Gefahr die Rancion werthlos mache, so müßte der, zum Vollen versicherte **A**, einen Theil des Schadens selbst tragen. Was aber in dem Falle, da einer sich gegen eine specielle Gefahr besonders versichern ließ, als Ungerechtigkeit erscheint,

---

weniger etwas für sich, als in seinem Beyspiele einer Captur nach einem Seeunfalle nicht einmal eine verschiedene Wirkung statt hat, da die geworfenen (gänzlich verlorenen) Güter ja, wenn sie noch im Schiffe waren, ebenfalls aufgebracht seyn würden.

kann da nicht gerecht seyn, wo er das Risico selbst lief, weil er es gerade nur so weit kann laufen sollen, als er es nicht durch den Contract dem Versicherer übertrug. Von welcher Art ein Schade ist, ist aber gleichgültig.

2) Die zweite Frage war die: Kann der Versicherer für mehr als für seine gezeichnete Summe in Anspruch genommen werden? Das, vor allen Dingen, ist ausgemacht, daß der Assecuradeur nicht neben einem totalen Schaden noch den partiellen, durch Verminderung oder Verschlechterung herbeigeführten bezahlen kann. Denn wenn ihn gleich die Beschädigung in dem Augenblicke trifft, wo sie entsteht, so ist doch die natürliche Folge davon, daß dann, gerade dadurch daß der Versicherte Entschädigung (oder Anspruch auf Entschädigung) dafür erhält, sein Interesse um den Betrag sinkt, um welchen er entschädigt wurde, und der Assecuradeur braucht ihm nur für sein Interesse aufzukommen. Der Fall, daß das Interesse des Versicherten ungeachtet des, von dem Versicherer zu tragenden Schadens, dasselbe bleibt, welches es ursprünglich war, läßt sich daher nur in sofern denken, daß, vor dem gänzlichen Untergange des Gegenstandes der Assecuranz, Kosten aufgewendet worden, die dem Assecuradeur an sich zur Last fallen, oder daß zur Rettung desselben mehr Kosten angewendet wurden, als der Werth desselben beträgt.— Auf den ersten Blick nämlich könnte es scheinen, als dürfe man dem Versicherer nie mehr zumuthen, als daß er seine gezeichnete Summe bezahle. Denn diese ist in dem Contracte selbst festgesetzt und nur für diese erhält er seine Prämie. Auf der anderen Seite aber hat doch der Versicherte einen größeren Schaden erlitten, und sein Interesse vermehrt sich durch die Aufwendung solcher Kosten, es könnte also hart scheinen, ihn verpflichten zu wollen, diese selbst zu tragen [3]). Ich bin geneigt, die erwähnten beiden Arten, wie der Fall sich ereignen kann, zu trennen und verschieden zu beurtheilen.

a) Sind nothwendige oder nützliche Kosten aufgewendet, z. B. Kosten im Nothhafen, Berglohn ꝛc., setzt nach deren Ausgabe das

---

3) Vergl. überhaupt über die Materie Beneke System III. S. 458. *Park* l. c. ch. 9. *Emerigon* l. c. ch. XVII. sect. 7. vol. II. p. 202. sq. *Phillipps* l. c. p. 327. sq. Magens Versuch Thl. II. cas. w. S. 337. ff. oder S. 255. der engl. Ausg. *Beneke* principles p. 250. sq.

Schiff die Reise fort, und geht es nun total unter, so ist der Versicherer allerdings schuldig, neben dem totalen Schaden auch jene Ausgaben zu erstatten, in sofern nicht specielle Gründe, wie z. B. eine mala fides des Versicherten ꝛc. ihn befreien. Der Versicherte, oder der Schiffer für ihn, handelte, indem er Kosten aufwendete, die es möglich machten, die Reise fortzusetzen, oder durch welche der Gegenstand der Assecuranz gerettet wurde, in dem Interesse des Assecuradeurs. Daß ein späterer Unfall den Erfolg vereitelte und nutzlos machte, muß als etwas außerhalb liegendes angesehen werden.

b) Nicht ganz so läßt sich der Fall beurtheilen, wenn aufgewendete Kosten selbst den Werth des Gegenstandes der Assecuranz übersteigen. Der Versicherte selbst wird in der Regel denselben nicht über seinen Werth bezahlen wollen, und es wäre unbillig, wenn der Assecuradeur schlechter gestellt seyn sollte, als der Versicherte selbst. An und für sich, braucht sich daher der Assecuradeur es nicht gefallen zu lassen, daß auf die Rettung, Herstellung ꝛc. des versicherten Gegenstandes eine, dessen Werth übersteigende, Summe verwendet werde, und wenn der Fall eintreten sollte, daß das Interesse des Versicherten es diesem rathsam macht, die hohen Kosten aufzuwenden, wie dieß z. B. der Fall seyn kann, wenn eine sehr hohe Fracht für den Ueberschuß eine Entschädigung liefert, so weiset ihn der Assecuradeur natürlich auf dieses hin. Es kann daher hier nur der eine Fall eintreten, daß die höheren Kosten mit Bewilligung des Assecuradeurs aufgewendet werden. Wenn man nämlich annimmt, daß der Versicherte bei der Rettung oder Herstellung des Gegenstandes der Assecuranz, Bevollmächtigter des Assecuradeurs ist, so folgt daraus auch, daß er in dessen Interesse handeln muß, und dieses kann sehr selten die Aufwendung von Kosten, die den Werth des Gegenstandes übersteigen, fordern. Ein Fall, wo das Interesse des Assecuradeurs diese fordern oder zulassen kann, ist der, wo ein Schiff durch die Herstellung dagegen geschützt werden soll, eine sehr hohe Fracht zu verlieren, wenn Schiff und Fracht bei demselben Assecuradeur versichert sind. Der Versicherte hat daher überall, wo er dazu im Stande ist, seinem Assecuradeur die Anzeige von dem geschehenen Unfall zu machen, und seinen Willen darüber, was geschehen soll, einzuholen. Will dann dieser ihm seine gezeichnete Summe bezahlen, so muß er damit zufrieden seyn, und mag nun

in seinem eignen Interesse nach Gutfinden handeln, also repariren lassen, reclamiren ꝛc. Fordert der Assecuradeur, um z. B. nicht die verlorne Fracht mit zubezahlen, wo er diese auch versicherte, daß die Reise fortgesetzt werde, so darf dann auch der Versicherte die erforderlichen Kosten aufwenden, und selbst Einschuß dazu fordern, und der Assecuradeur, vorausgesetzt, daß die ihm gewordene Nachricht getreu und aufrichtig war, d. h. daß der Versicherte mittheilte, was er selbst wußte, muß die Kosten bezahlen, auch wenn sie den Werth des Geretteten oder seine gezeichnete Summe übersteigen. — Ist der Fall von der Art, daß der Versicherte nicht mit seinem Assecuradeur conferiren kann, so ist er an sich nicht berechtigt, größere Kosten anzuwenden, als bis zum Belaufe des versicherten Werthes. Wo aber das Interesse des Assecuradeurs mit dem seinigen zusammen fällt, da muß er bona fide handeln, und wird mindestens den Assecuradeur durch die in rem versio verpflichten. Hat also, um bei dem bereits aufgeführten Beyspiele stehn zu bleiben, derselbe Assecuradeur Schiff und Fracht versichert, und wird eine Reparatur vorgenommen, die den gezeichneten Werth des Schiffes zwar übersteigt, die es aber möglich macht, die bedeutend mehr betragende, Fracht zu verdienen, so wird der Assecuradeur die Reparaturkosten für seine Rechnung gelten lassen müssen, da man ihn ja im entgegengesetzten Falle auch des Nutzens aus derselben verlustig erklären und für einen totalen Verlust des Schiffes und der Fracht verantwortlich machen müßte [4]). Doch ist hier, eben weil auch die versio in rem nicht vorhanden wäre, wenn nun auf der weiteren Reise ein anderweiter totaler Verlust entstünde, die größte Vorsicht zu empfehlen, und der

---

4) Man nehme es in Zahlen: Das Schiff sey versichert zu 20,000 ℔, die Fracht (man denke eine Conjunctur) zu 15,000 ℔. Ersteres mache eine bedeutende Havarie, es reparire an einem Orte, wo Reparaturen sehr theuer sind, wie Südamerica, Westindien ꝛc. Diese Reparatur betrage nebst dem Berglohn und den sonstigen Kosten im Nothhafen 30,000 ℔. Davon erhalte das Schiff in Havariegrosse 6,000 ℔, bleibt Schade 24,000 ℔. Bezahlt der Assecuradeur diese, so rettet er die 15,000 ℔ Fracht, die, wenn nicht reparirt, sondern etwa abandonnirt wird, totaler Verlust wäre, eben so wie das Schiff. Er erspart also 11,000 ℔, indem er statt 35,000 ℔ nur 24,000 ℔ bezahlt.

Assecuradeur fordert mit Recht, daß sein Interesse überall gehörig beherzigt werde [5]).

Um allen Zweifel zu vorzukommen, haben fast alle, jetzt gebräuchliche Policen, ausdrücklich die Versicherten befugt, im Falle eines Unglückes zu retten, und Kosten aufzuwenden, und enthalten dann das Versprechen, für solche Kosten aufzukommen. Dagegen aber giebt es einige, die es ausdrücklich aussprechen, daß nie ein Anspruch an den Assecuradeur über seine gezeichnete Summe hinaus statt finden solle [6]). Ja die Police von Bilbao befreit den Versicherten selbst von der Verbindlichkeit, seinem Versicherer Nachricht zu ertheilen.

§. 607. Fortsetzung.

Anschaffung und Versicherung der Havariegelder.

Es ist bereits bemerkt, daß die Kosten, die in Folge von Seeunfällen entstehen, zu Lasten des Assecuradeurs sind, und daß dieser dadurch in den Fall kommen kann, mehr als seine gezeichnete Summe bezahlen zu müssen (§. 604. 606). Wenn nun aber ein Schiffer nicht mit Geld versehen ist, wie soll es dann mit der Anschaffung desselben werden? Zunächst muß man natürlich den Schiffer, nach Masgabe des im dritten Bande darüber gesagten berechtigt halten, für Rechnung von Schiff und Ladung sich die nöthigen Gelder auf dem mindest kostspieligen Wege zu verschaffen, und es fragt sich nur, ob der hinzugetretene Assecuranzvertrag darin Aenderungen oder wenigstens Modificationen hervorbringen könne? An und für sich kann der Assecuranzvertrag in den Verhältnissen, die zwischen Schiffern

---

5) So kann man, um auch hier ein Beyspiel anzuführen, wohl verlangen, daß der Versicherte, der in einem Nothhafen Rettung suchen mußte, wo Reparaturen sehr kostspielig sind, sich hier mit einer nothdürftigen Reparatur begnüge, und einen anderen Hafen, wo die völlige Herstellung billiger zu bewerkstelligen ist, zu deren Vollendung aufsuche. Es versteht sich, daß ihm dieß möglich seyn muß; wäre er also von einem solchen Hafen sehr weit entfernt ꝛc., so kann ihm dieß nicht zugemuthet werden.

6) Z. B. Bord., Hav., Nant., Paris, Rou., Triest und Police von Alexandrien in Aegypten.

und Ladungsinteressenten bestehen, nichts ändern. Vielmehr muß der Assecuradeur, der sich in die Stelle des Versicherten setzt, alle Verbindlichkeiten und Rechte, die derselbe aus anderen Contracten hat, gelten lassen. Die allgemeinen Grundsätze über die Rechte und Verbindlichkeiten der Schiffer und Befrachter in Beziehung auf die Anschaffung der erforderlichen Gelder erleiden daher auch keine Aenderung. Dagegen aber kommt allerdings auch das Interesse des Versicherers in Betracht, dem wesentlich daran liegt, daß die Gelder auf die möglichst wohlfeilste Art angeschafft werden. Eben daher ist auch überall, wo er dazu im Stande ist, der Versicherte verbunden, dem Assecuradeur Nachricht zu ertheilen. Will dann der Assecuradeur den bereits vorliegenden Schaden bezahlen, oder leistet er, wo etwa noch erst auszumitteln ist, wie viel ihm zur Last kommt, einen Einschuß bis zu der erforderlichen Summe, so muß sich der Versicherte sowohl wie der Schiffer dieß gefallen lassen. Auf der anderen Seite aber ist auch der Assecuradeur zur Leistung eines angemessenen Einschusses zu den erforderlichen Kosten überall verpflichtet, wo und soweit sich mit Gewißheit bestimmen läßt, daß diese Kosten ihm zur Last fallen. Weigert er sich dessen, so hat zwar der Versicherte ohne Zweifel das Recht, ihn gerichtlich darauf zu belangen, man muß ihn aber auch befugt halten, die nöthigen Gelder für Rechnung des Assecuradeurs anzuschaffen, wie er sie bekommen kann, und die dadurch entstehenden Kosten von diesem wieder zu fordern. Denn die Masregeln, deren Ergreifung und Ausführung gerade einen Geldaufwand erfordern, sind oft von der Art, daß sie den Aufschub, der durch gerichtliche Proceduren nothwendig entsteht, nicht dulden.

Will dann der Assecuradeur sich, — sofern er nicht nach den (Particular-) Gesetzen überhaupt nur bis zu seiner gezeichneten Summe haftet, — dagegen sicher stellen, daß er bei einem nachfolgenden Untergange des versicherten Gegenstandes mehr als einen totalen Schaden verliere, so ist der ganz einfache Weg, den er hat, der, entweder überhaupt sich reassecuriren, oder aber die Havariegelder versichern zu lassen, sey es nun, daß er dieselben vorgeschossen oder daß der Versicherte sie angeschafft habe, und er also noch dafür verbindlich bleibt. Es ist aber wohl die Behauptung aufgestellt, daß der Versicherte verpflichtet sey, die Havariegelder, die er aufgenommen,

versichern zu lassen [1]). Diese Ansicht dürfte aber schwerlich zu billigen seyn. Denn der Versicherte hat, indem er sich versichern ließ, neben allen Gefahren auch die von sich ab und auf den Assecuradeur wälzen wollen, daß aufgewendete Gelder auf der Reise verloren würden. Es ist durchaus Sache des Assecuradeurs, für diese Gelder aufzukommen, und es ist seine Sache, wenn er einen Schaden, der daraus entstehen kann, nicht tragen will, selbst für sein Intereresse, sey dieß durch Reassecuranz oder auf andre Weise, zu sorgen. Ist das aufgenommene Geld auf Bodmerei genommen, so kommt noch speciell hinzu, daß dem Bodmereinehmer häufig, ja meistens die Versicherung der Bodmerei untersagt ist. Wo aber der Versicherte etwa, (wie meistens in Hamburg), durch eine Contractsbedingung zu dieser Versicherung der Havariegelder verpflichtet ist, da kann es dann auch nicht zweifelhaft seyn, daß die Assecuranzprämie die Natur einer nothwendigen Ausgabe annimmt, und eben daher auf den Assecuradeur fällt.

§. 608. Zeit der Gefahr. a) Contractlich bestimmte.

Wesentlich für die Würdigung des Risico, den der Assecuradeur übernimmt, ist es auch, daß die Dauer desselben klar bestimmt sey. In der Regel wird die Assecuranz für eine bestimmte, speciell angegebene Reise geschlossen. Dann kommt die Dauer des Risico nicht in Betracht, als in sofern der Anfang und das Ende desselben zu bestimmen ist; im übrigen richtet sich die Dauer der Gefahr nach der Dauer der Reise, und der Anfang der ersteren so wie das Ende derselben ist, wo darüber nichts bedungen ist, nach allgemeinen Grundsätzen, oder, sofern solche existiren, nach den Gesetzen zu bestimmen.

Dagegen kann es bei Reisen, die noch kein bestimmtes Ziel haben, oder deren Zweck von der Art ist, daß überhaupt kein Bestimmungsort angegeben werden kann, z. B. Caperei ꝛc. vorkommen, und es ist auch wohl bei sehr weiten Reisen, wo das Schiff cumulative nach mehreren Plätzen bestimmt ist, geschehen, daß die Assecuranz für eine gewisse Zeit geschlossen wird.

---

1) Vergl. Magens Versuch Seite 201. *Phillipps* treatise p. 329. Bedingungen der Hamburger Assecuradeure von 1800 §. 11. Klefeker (?) Anmerk. dazu Seite 23. u. unten §. 620.

In der Regel wird in diesem Falle ein bestimmter Tag als derjenige festgesetzt, an welchem der Lauf der Gefahr seinen Anfang nimmt, es ist dieß aber nicht wesentlich erforderlich. Ist es unterblieben, so nimmt das Risico des Assecuradeurs seinen Anfang gerade wie da, wo eine Reise ohne alle Zeitbestimmungen versichert ist. Die Dauer des Risico wird dann so bestimmt, daß der Assecuradeur dasselbe von dem Zeitpuncte seines Anfanges an eine gewisse Zahl von Tagen, Wochen, Monaten ꝛc. übernimmt. Man hat früher, verleitet durch den Guidon [1]) wohl einmal gezweifelt, ob Versicherungen auf eine bestimmte Zeit erlaubt seyen [2]). Allein es steht derselben nichts im Wege. Vielmehr gestatten alle Gesetze sie, entweder ausdrücklich oder stillschweigend [3]).

An und für sich macht es keinen Unterschied, ob neben der stipulirten Zeit des Risico auch die Reise in der Police genannt ist, oder nicht. Ist auf eine bestimmte Zeit versichert, so endet der Risico mit dem Ablaufe der Zeit. Früher freilich scheint diese Art der Versicherung als eine eigenthümliche angesehen, und dafür gehalten zu seyn, daß die Zeitbestimmung nur auf die Bestimmung der Prämie Einfluß hatte, die Assecuranz selbst aber gegen deren verhältnißmäßige Erhöhung für die ganze Reise, auch wo diese die bestimmte Zeit überschritt, galt, wofür noch die Französische Ordonnanz [4]) zeugt, deren Bestimmung zwar aus der neueren Gesetzgebung wegblieb, aber doch von den Tribunälen anempfohlen wurde [5]). Jetzt endigt die Gefahr des Assecuradeurs unbedingt mit dem Ab=

---

1) Guidon de la mer chapt. I. art. 5. Offenbar aber wird hier nur eine allgemeine Regel aufgestellt.

2) *Cleirac* Us et contumes sur l'art. 5. du Guidon cit. p. 191.

3) Vergl. u. a. Ord. de la marine art. 34. tit. des assurances (III. 6). Ord. de *Bilbao* l. c. arg. art. 19. i. f. Rotterdam A. O. Art. 48. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 18. und unten §. 619.

4) Ord. de la marine art. 35. h. t. conf. *Pothier* l. c. n. 62. *Emerigon* l. c. ch. XIII. sect. 1. §. 2. coll. ch. III. s. 1.

5) Ueberhaupt: Analyse raisonnée des observations des tribunaux p. 97. und *Boulay-Paty* l. c. IV. p. 173. sq. Letzterer will die Verfügung der Ordonnanz noch anwenden; allein nach dem, im Text gesagten, mit Unrecht.

laufe der Zeit; wiewohl natürlich nichts im Wege steht, die Versicherung ausdrücklich so zu schließen, daß, im Falle einer längeren Dauer der Reise, der Assecuradeur gegen Erhöhung der Prämie, für den noch übrigen Theil des Weges die Gefahr laufen solle.

Eine andre Art der Assecuranz mit Zeitbestimmungen kommt vorzüglich bei der Caperei vor, und auch wohl hauptsächlich nur in Frankreich. Hier übernimmt der Assecuradeur die Gefahr für eine bestimmte Dauer, so, daß in dieselbe nur die Zeit, die ein Schiff wirklich auf Caperei aus ist, eingerechnet, diejenige, die es in Häfen ꝛc. zubringt, aber nicht gezählt wird. Die Zeit nach welcher die Dauer des Risico berechnet wird, wird hier so gezählt, daß sie anfängt, wenn der Caper ausgehend diejejenigen Puncte vorbei ist, die nach der Usance des Platzes die gänzliche Abfahrt bestimmen [6]) und endigt, wenn es so viele Tage wirklich kreuzte als versichert sind, wobei von Augenblick zu Augenblick gerechnet wird. Diese Assecuranz wird so ausgedrückt: „pour le tems et terme de - - jours de course effectifs.“ Daß sich Caper so versichern lassen können, daß der Assecuradeur, auch während des Aufenthalts in Häfen (le tems des staries intermediaires) die Gefahr trage, ist klar; nicht einleuchten dagegen will die Behauptung, daß er für diese auch aufkommen müsse, wo nur die jours de course effectifs versichert sind [7]). Denn für diese Zeit erhält er nicht nur keine Prämie, sondern sie würden sein Risico ins Unendliche ausdehnen, da ja durchaus nicht vorher zu sehen ist, wie oft ein Caper einlaufen, und wie lange er sich in einem Hafen aufhalten werde.

Eine Frage, die bei Versicherungen auf eine bestimmte Zeit vorkommen kann, ist die: Wenn ein Schade an einem Schiffe während der Dauer des Rsico sich ereignet und dasselbe in Folge dieses Schadens nach Ablauf der bestimmten Zeit untergeht, trifft dieser

---

6) Nach der declaration du roi concernant la course, du 24. Juin 1778. art. 21.

7) Diese Behauptung s. m. bei *Emerigon* l. c. §. 3. II. p. 11. und *Boulay-Paty* l. c. p. 171. Benekę System II. S. 453. schreibt Emerigon ruhig nach.

Untergang den Assecuradeur? Die Frage ist wohl verneint [8]), allein mit Unrecht. Ist mit Bestimmtheit auszumitteln, daß die während der Zeit des Risico entstandene Beschädigung alleinige Veranlassung des totalen Unterganges, der nach Ablauf derselben sich ereignete, war, (etwa wo der Untergang sich sehr kurz nachher ereignete), so sollte der ganze Verlust den Versicherer treffen. Denn verloren war das Schiff während der Dauer des Risico, wenn auch erwiesen der Verlust erst nach dessen Beendigung war. Ist dieß nicht mit Bestimmtheit zu behaupten, so kommt der Versicherer für die Beschädigung auf. Denn diese ereignete sich noch, während er das Risico lief, und der spätere Untergang kann seine Verbindlichkeit, die einmal existent geworden war, nicht ändern. Wird ein Schiff aufgebracht während der Dauer des Risico, nach dessen Ablauf aber erst condemnirt, so muß selbst da, wo sonst das oben angefochtene Princip herrscht, der Assecuradeur bezahlen [9]).

§. 609. Fortsetzung.

b) Ohne contractliche Bestimmung.

aa) Bei Versicherung des Schiffes.

Ist nun in dem Contracte selbst keine Zeit angegeben, so trägt der Assecuradeur das Risico während der Dauer der Reise. Es ist hier daher nur zu untersuchen, wann beginnt die Gefahr, und wann endet sie? Diese Fragen können nach Verschiedenheit des Gegenstandes der Assecuranz verschieden beantwortet werden; da, wenn auch Anfang und Ende der Reise Anfang und Ende der Gefahr bestimmen, doch nicht jeder Gegenstand einer Assecuranz auf gleiche Weise einer Gefahr ausgesetzt wird.

1) Versicherung des Schiffes. Ursprünglich galt für Versicherungen des Casco wohl keine andre, als die einfache Regel, daß das Risico beginne, wenn ein Schiff die Anker lichte, und ende, wenn es am Bestimmungsorte wieder zum Anker gehe, oder

---

8) S. *Park* l. c. p. 257. *Phillipps* l. c. p. 291. Dagegen theilweise Beneke System a. a. O. S. 448 ff. u. vergl. Engelbrecht a. a. O. Bd. III. Abth. II. S. 67.

9) Vergl. *Park* l. c. p. 55. *Phillipps* l. c. p. 291. 292.

kurze Zeit geankert gewesen [1]). Diese Art zu versichern scheint jedoch bald mit Unbequemlichkeiten verbunden gewesen zu seyn. Allerdings kann man wohl den Grundsatz, ein Schiff beginnt seine Reise, wenn es unter Segel geht, und beendigt sie, sobald es in seinem Bestimmungsorte angekommen ist, im Allgemeinen aufstellen; allein für die Assecuranz sind diese Zeitpuncte nicht passend. Denn ein Schiff, welches Ladung einnehmen soll, ist schon früher einer Gefahr ausgesetzt, ehe es gerade absegelt. Es ist auch von aller Gefahr durch die Ankunft noch nicht unmittelbar befreit. Dieser Betrachtung entgegen stellte sich die, daß ein Schiff der Gefahr immer ausgesetzt sey, auch wenn es still liege; jeder andre Termin als der des Abgangs und der Ankunft daher in sofern unmöglich scheine, als sonst gar keiner existire, wenn nicht der Assecuradeur ins Unendliche haften solle. Hier nun legte sich der billige Geist des Seerechts ins Mittel, und entschied den Conflict dahin, daß das Risico anfange, wenn der Schiffer beginne für den Zweck seiner Reise thätig zu seyn, und aufhöre wenn dieser Zweck völlig erreicht sey. So kam in die meisten Rechtsquellen die Bestimmung, daß der Assecuradeur die Gefahr trage von dem Augenblicke, wo ein Schiff mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes anfange, bis dahin, daß dasselbe völlig entlöscht sey [2]); wobei jedoch häufig ein Unterschied für Schiffe die in Ballast sind, gemacht wird, bei denen das Risico erlöscht, nachdem das Schiff eine gewisse Zeit zum Anker gewesen ist [3]).

---

1) S. z. B. Guidon de la mer ch. XV. art. 5. (wo der Risico aber aufhört erst, nachdem das Schiff 24 Stunden zum Anker gewesen ist.) Ordn. f. d. Börse von Antwerpen. Art. 13. (wie der Guidon). Ord. de *Burgos* art. 24.

2) Amsterdam A. O. 1744. Art. 5. Preuß. Seer. 1727. Art. 18. Preuß. A. O. 1766. §. 53. Rotterdam A. O. Art. 47. Ordenanzas de *Bilbao* l. c. art. 19. Ord. de *Burgos* art. 24. S. d. Police von Marf., Nant. (jedoch nur hinsichtlich des Endes); Paris (hinsichtlich des Anfanges); Notterd.; Rou. (für den Anfang); Antw. und f. unten §. 619.

3) So Antw. 20 Tage, Bord. 30 Tage, Nant. (u. P.) 30 Tage, Hav.

Auch ist noch hin und wieder die alte Art der Berechnung beibehalten [4]).

Ist die Versicherung für die Hin- und Her-Reise geschlossen, so fängt das Risico in dem ersten Abgangshafen dem Gesagten gemäß an, und endigt eben so nach der Rückkehr daselbst; gerade wie wenn beide Reisen nur eine wäre. Ist die Ausreise von Einem, die Rückreise von einem anderen Assecuradeur versichert, so hat die Sache da keine Schwierigkeiten, wo Anfang und Ende der Gefahr schlechtweg durch Abgang und Ankunft des Schiffes bestimmt wird. Ist der Anfang des Ladens und das Ende des Löschens aber das Merkmal dafür, so können in einem Falle Schwierigkeiten entstehen. Wenn nämlich mit dem Einnehmen der Rückladung angefangen wird, ehe die Ausladung völlig gelöscht ist, so fängt nach der Strenge das Risico des Assecuradeurs für die Rückreise an, und zugleich läuft für den Versicherer auf die Ausreise die Gefahr noch fort. Das würde zu dem Resultate führen können, daß das Schiff entweder zweimal oder auch daß es gar nicht versichert wäre. Ersteres wäre illegal, letzteres unbillig. Der Ausweg, einen etwaigen Schaden unter beide Assecuradeurs zu theilen, wäre gleichfalls unrichtig. Denn es war nicht die Absicht durch jeden derselben den Schaden zur Hälfte versichern zu lassen; sondern jede Assecuranz ging auf das Ganze, und war selbstständig für sich. Man muß auf den Ursprung der Bestimmung zurückgehen daß Anfang und Ende der Gefahr durch Einnahme und Löschung der Ladung bestimmt werde; und da dieser kein andrer ist, als der, daß der Anfang des Ladens der Zeitpunct sey, in welchen zu erkennen ist, daß ein Schiff zum Zwecke der Reise thätig zu seyn angefangen, so muß die Bestimmung hier dahin gehen, daß der Assecuradeur der Rückreise den Risico unbedingt von dem Augenblick trage, in welchem die Einnahme der Rückladung begann, wogegen dann die Gefahr der Ausreise aufhört. Denn nun ist, dem Principe gemäß, die Rückreise als begonnen anzusehen, was vor Endigung der Entlöschung nicht

---

4) Ord. de la marine art. h. t. (III. 6). Police von Alexandrien (für das Ende); America (für das Ende); Cad.; Gen.; Liv.; Neapel; Liss.; Triest, und s. unten §. 619. 620.

Statt finden kann, und weßhalb es keinen Unterschied machen kann, wenn auch noch ein Theil der Ausladung im Schiffe befindlich ist.

Ist das Schiff für die Ausreise versichert, für die Rückreise aber nicht, und tritt der erwähnte Fall ein, daß Güter für die letztere eingenommen werden, ehe die erste Ladung völlig entlöscht war, so muß die Assecuranz für die Ausreise fortdauern. Denn die Einnahme der Rückladung kann auf das Princip keinen Einfluß haben, so lange nicht das widerstrebende Princip, nämlich die Gefahr der doppelten Versicherung, ihr einen solchen Einfluß nothwendig giebt.

Bei einer Assecuranz auf die Rückreise kann man auch da, wo Gesetze fehlen, sich dadurch helfen, daß man über den Anfang des Risico eine ausdrückliche Bestimmung in die Police aufnimmt.

Noch drängt sich da, wo Einnahme und Löschen der Ladung den Anfang des Risico bestimmen, eine Frage auf, die mißverstandenes Billigkeitsgefühl nur zu oft zum Nachtheile des Assecuradeurs entschieden hat. Wenn nämlich nicht unmittelbar nach der völligen Entlöschung auch der Anfang mit der Einnahme der Rückladung gemacht wird, so findet zwischen beiden ein Zeitraum Statt, in welchem ein Schiff gänzlich unversichert ist, indem die Versicherung auf die Hinreise abgelaufen, das Risico des Assecuradeurs der Rückreise aber noch nicht angefangen ist. Diese Betrachtung hat vermuthlich die Veranlassung gegeben, daß nach einigen Policen ausdrücklich das Risico des Assecuradeurs noch eine, oft nicht geringe Zeit nach der Entlöschung, oder wenigstens der Ankunft des Schiffes, fortdauert [5]). Wo dieß nicht bedungen oder gesetzlich bestimmt ist, da ist es unbillig und läßt es sich durch nichts rechtfertigen, wenn man dem Assecuradeur die Gefahr des Zwischenraumes aufbürden will, sey dieß nun der Versicherer der Aus- oder der Rückreise. Der Rheder muß für diesen Zwischenraum als unversichert betrachtet werden. Er möge, was ihm allerdings frei steht, sich für die Dauer desselben

---

5) Vergl. u. a. Police von Nant., Bord., wo dreißig Tage, nachdem das Schiff zum Anker gegangen, als Ende des Risico festgesetzt sind, sofern das Schiff nicht früher Rückladung einnimmt. Eben so Plan der Bremer Assecuranzcompagnien von 1818 §. 4. 5. mit einem Termin von 21 Tagen nach der Ankunft.

besonders versichern lassen. Dieß geschieht hin wieder durch die Clausel, daß die Versicherung gelte „von — nach, zu und von — nach — zurück.“

Ist ein Schiff cumulative nach mehreren Plätzen versichert, „nach — und —“ so ist ist die Reise in demjenigen der genannten Häfen beendigt, in welchem das Schiff zuletzt ankommt. Lautet die Police alternative „nach — oder —“ so ist für den Assecuradeur die Reise und das Risico beendigt, sobald das Schiff in einem der genannten Häfen angekommen und hier der gesetzliche Zeitpunkt, in welchem das Risico nach dem Obigen erlischt, eingetreten ist (s. §. 625).

§. 610. Fortsetzung.

bb) Bei Versicherung der Ladung.

Auch bei der Versicherung der Ladung kannte man wohl ursprünglich keinen anderen Grundsatz, als den, die Gefahr fängt für den Assecuradeur an, wenn die Reise beginnt, und endigt mit dem Ende der Reise; und zwar hatte man hier eine Verlegenheit nicht, die bei Schiffen enstand. Während diese nämlich im Grunde immer der Gefahr des Wassers und Wetters ausgesetzt sind, und daher schwer der Zeitpunct aufgefunden wird, der den Anfang der Gefahr bezeichnet, ist dieß bei Gütern anders. Bei diesen findet immer die Gefahr nur statt, wenn die Reise beginnt. Der natürlichste und daher wohl der ursprüngliche Zeitpunct des Anfanges der Gefahr war hier deshalb wohl der Augenblick, in welchem die Güter verladen wurden; also wo sie in das Schiff gebracht waren [1]). Allein auch dieß mußte sich bald als ungenügend ausweisen; da bei Ausdehnung der Schifffahrt und namentlich bei Vergrößerung der Schiffe, es nicht immer möglich war, diese unmittelbar am Lande zu beladen. Es trat hier nicht selten der Fall ein, daß Schiffe ihren Hafen nicht erreichen konnten, weil es ihnen an Wasser fehlte, oder flache Stellen und Bänke im Reviere befindlich waren, und daß sie deshalb in kleinere Fahrzeuge überladen mußten. Bei anderen fand es wieder statt, daß, wenn sie auch bis in ihren Bestimmungshafen gelangten, sie doch nicht unmittelbar am Ufer, der

---

1) Ordn. der Börse von Antwerpen. Art. 13. Recop. de leyes l. c. ley. 37. Ord. de *Burg*. l. c. art. 24.

Kaje ꝛc. anlegen konnten, und ihnen also die Ladung in Boten oder kleineren Gefäßen an Bord gebracht werden mußte. In beiden Fällen nun war die Ladung, und zwar zum Zwecke der Reise, der Gefahr ausgesetzt, ehe sie sich wirklich an Bord befand, und lief die Gefahr noch, ehe sie dem Eigenthümer oder Destinatair wirklich zu Händen gekommen war. Bei der obigen Bestimmung wäre daher die Waare eine Zeitlang unversichert geblieben, wo man zugleich sagen konnte, sie hatte ihre Reise schon angefangen oder resp. diese dauerte noch. Das wollte man nicht. Daher entstand es denn, daß man an vielen Orten von Land zu Land versicherte, d. h. daß der Assecuradeur die Gefahr trug von dem Augenblicke, wo die Waare das Land verließ, bis dahin daß sie sich wieder am Lande (in ihrem Bestimmungsorte) befand; eine Bestimmung, welche auch bald in vielen Gesetzen zur Regel gemacht wurde [2]).

Eine Unbequemlichkeit, die hiebei eintreten konnte, war die, daß der Versicherte, etwa wo er aus dem Schiffe verkaufte, oder wo es ihm an Raum gebrach, nun die Entlöschung ungebührlich verzögerte, wodurch dann der Assecuradeur eine längere Zeit die Gefahr lief, als er füglich im Voraus berechnen konnte. Das hat denn hin und wieder zu der Bestimmung geführt, daß die Löschung in einer gewissen Zeit beendigt seyn müsse [3]), nach deren Ablauf also der Assecuradeur von selbst frei wird, oder es ist auch wohl vorgeschrieben, daß die Entladung nicht unnöthig verzögert werden dürfe [4]). Wo keine Zeit der Entlöschung gesetzlich bestimmt ist, da muß der Versicherte diese sobald bewerkstelligen, wie möglich, oder innerhalb derjenigen Zeit, die die Usance des Platzes dafür zwischen

---

2) Guidon de la mer ch. V. art. 7. Ord. de la marine art. 5. tit. des assurances (III. 6). coll. art. 13. tit. des contracts à la grosse (III. 5). Ord. de *Bilb.* l. c. art. 19. Coutumier *d'Amsterdam* art. 4. Middelburg A. O. Art. 11. Amsterdam A. O. 1744. Art. 5. Rotterdam A. O. Art. 46. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 18. Preuß. A. O. 1766. §. 55. Bremer Bedingungen §. 2.

3) Rotterdam A. O. Art. 49. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 18. Amsterdam A. O. Art. 5. S. auch Police von Amsterdam.

4) Preuß. A. O. 1766. §. 55. S. auch Police von Alexandrien.

Schiffern und Befrachtern festsetzt. Es läßt sich nichts dagegen sagen, wenn man, wo solche Bestimmungen fehlen, auch auf die in der Certepartie etwa stipulirte Löschzeit Rücksicht nehmen will [5]); nur darf dann die etwa bedungene Ueberliegezeit nicht mitgerechnet werden, und es kann, wenigstens ohne besondre Anzeige, dem Assecuradeur eine bedungene ungewöhnlich lange Löschzeit nicht zur Last fallen. Eine unnöthige Verzögerung der Entlöschung läßt im Allgemeinen zwar die Assecuranz bestehen, aber sie muß den Versicherer nothwendig von demjenigen Schaden befreien, der sich während der Verzögerung ereignete.

Wo der Assecuradeur die Gefahr von Land zu Land trägt, da trifft ihn natürlich auch die Gefahr des Transportes in den Leichterschiffen, Boten, Kähnen ꝛc. bis an Bord und resp. vom Bord bis ans Land. Ob er aber auch einen Schaden tragen muß, der beim Ein- und Ausladen sich ereignet, dürfte sehr verschieden zu beantworten seyn. Ist der Schade ein rein zufälliger, so trifft er den Assecuradeur. Ist er aber durch die Schuld des Schiffers oder Schiffsvolkes entstanden, so trägt er ihn nur da, wo er für deren Fehler aufkommen muß. Diese Regel gilt denn auch von dem Falle, wo die Taue, Windetakel ꝛc. brechen und dadurch Gefäße ins Wasser fallen oder sonst Schaden entsteht.

§. 611. Fortsetzung.

cc) Bei Versicherung der Fracht.

dd) Andrer Gegenstände.

Die wenigsten Gesetze erwähnen des Anfanges und Endes der Versicherung auf Frachtgelder. Man kann bei diesen zwar auch wo Gesetz, oder Vertrag keine Disposition darüber enthalten, das allgemeine Princip aufstellen, daß die Gefahr mit der Reise beginne; allein auch hier kommt eben so, wie bei Assecuranzen auf Schiffe oder deren Ladung in Betracht, daß die Gefahr für den Eigenthümer (hier für den Schiffer oder Rheder) schon existirt, ehe die Reise als wirklich begonnen zu betrachten. Es giebt Fälle einer höheren Gewalt, die dem Rheder den Frachterwerb gänzlich rauben können, ehe noch von einem wirklichen Anfange der Reise, so wie dieser

---

5) So Preuß. Seer. 1727. a. a. O. Art. 18.

für; solche Gegenstände, bei denen ein wirklich körperlicher (ganzer oder theilweiser) Untergang statt finden kann, bestimmt ist, die Rede seyn kann. Es scheint daher, als ob auch die Gefahr für den Assecuradeur früher beginnen müsse. Allein, eben weil ein eigentlicher körperlicher Untergang sich hier nicht denken läßt, müssen andre Betrachtungen in Anschlag kommen. Diejenigen Fälle einer, vor dem Anfange der Reise eintretenden, höheren Gewalt, in Folge deren der Rheder die erwartete Fracht einbüßt, können nur solche seyn, welche die Befrachtung rückgängig machen. Wo dieß der Fall ist nun, verliert er allerdings die bedungene Fracht, allein dagegen macht sein Schiff auch nicht die bedungene Reise, sondern hat Aussicht, eine andre gleich gute oder bessere Befrachtung anzunehmen. Es bleibt daher in einem solchen Falle nichts andres übrig, als diejenigen Grundsätze aufzustellen, die überhaupt da gelten, wo eine Reise rückgängig wird. Dieß muß um so mehr da der Fall seyn, wo man die Gefahr nicht als unmittelbare Gefahr der See betrachten kann, wie z. B. wenn die Güter wegen eines Verbotes des Handels mit dem Bestimmungsorte, nicht verladen werden. Das allein richtige Princip ist daher das, die Gefahr anfangen zu lassen, in dem Augenblicke, wo sie für das Schiff anfängt, welches die Fracht verdienen sollte; also, wenn die Güter an Bord sind. Freilich ist auch hier noch die Möglichkeit vorhanden, daß der Rheder, etwa, wo nach der Verladung durch höhere Gewalt die Reise zurückgeht und er nun eine andre Befrachtung schließen kann, durch die Assecuranz gewinne; allein das läßt sich um so weniger in Anschlag bringen, als die neue Befrachtung mehr oder weniger für den Assecuradeur ein außerhalb liegendes Factum ist.

Es könnte scheinen, als ob man bei einer Befrachtung durch Stückgüter anders entscheiden müsse. Hier nämlich kann der Fall eintreten, daß der Schiffer, der, in Folge höherer Gewalt ein Stückgut nicht erhält, effectiven Schaden hat, in sofern er die Reise mit der übrigen Ladung wirklich machen muß. Allein so lange die Güter keiner Seegefahr ausgesetzt sind, läuft auch für die Fracht keine Seegefahr. Im Gegentheil muß eine Unterscheidung zum Nachtheil der Stückgüter-Fracht ausfallen. In sofern nämlich auch Fautfracht versichert werden kann, läuft die Gefahr für die Fracht, wo eine Certepartie über das ganze Schiff geschlossen ist, von dem

Augenblicke, da mit dem Beladen der Anfang gemacht ist, für die Stückgüterfracht aber erst von der wirklichen Verladung an.

Das Ende der Gefahr bei Frachtversicherungen bestimmt sich sehr einfach. Da Fracht nicht eher verdient ist, als bis die Güter abgeliefert sind, so läuft das Risico bis die Ladung ans Land gelangt ist.

Für andre Gegenstände der Versicherung beginnt das Risico dann ebenfalls in dem Augenblicke, wo sie der Gefahr ausgesetzt werden, und endigt, wenn sie in Sicherheit sind. Daher läuft z. B. bei imaginairem Gewinne die Gefahr wie bei Gütern. Bei Havarie und Bodmereigeldern trägt der Assecuradeur die Gefahr ebenfalls während der Zeit, da sie für den Gegenstand, auf welchen sie vorgeschossen sind, läuft. Bei einer Assecuranz auf Menschenleben läuft sie wie bei Gütern, d. h. von dem Tage an, da derjenige, dessen Leben versichert ist, sich an Bord einschifft, bis er wieder am Lande ist.

§. 612. Gefahren, von denen der Versicherer frei ist.

Einleitung.

Die Regel ist, daß der Versicherer dem Versicherten alle Gefahren des Meeres abnimmt. In diese Regel kommen aber einige Modificationen, die hier noch anzuführen sind. Die Gefahr des Assecuradeurs ist nämlich durch Gesetze theils eingeschränkt, theils durch Verträge entweder gleichfalls beschränkt, oder theilweise selbst aufgehoben. Die vertragsmäßigen Beschränkungen können natürlich sehr mannigfaltig seyn, da jeder erlaubte Vertrag aufrecht zu erhalten ist. Die gesetzlichen Beschränkungen sind ebenfalls in den Gesetzen sehr verschiedenartig bestimmt. Zuerst die gesetzlichen Beschränkungen:

§. 613. Fortsetzung.

1) Gesetzliche Befreiungen.

a) Versehen und Betrug des Schiffers und Schiffsvolkes.

Ein Punct, in welchem die Gesetze wesentlich von einander abweichen, ist zunächst die Art und Weise, wie sie den Einfluß bestimmen, den Betrug und Versehen des Schiffers und Schiffsvolkes auf das Verhältniß zwischen Versicherer und Versichertem hat.

An und für sich sollte man den Assecuradeur auf Casco für Versehen und Betrügereien des Schiffers nicht verantwortlich machen. Bei Versicherungen auf Schiffe sollte deshalb nicht von einer Verbindlichkeit des Versicherers dafür die Rede seyn, weil der Schiffer als Bevollmächtigter des Rheders erscheint, und weil im Allgemeinen Assecuradeurs für einen solchen nicht aufkommen (§. 614). Der Rheder möge sich selbst vigiliren, sich seinen Schiffer vorsichtig auswählen, nnd wo er einen betrügerischen oder unerfahrenen Schiffer anstellte, sich den Schaden selbst zuschreiben. Der Interessent einer Ladung ist freilich schon anders gestellt. Er stellt den Schiffer nicht an, er kennt ihn oft nicht einmal, und kann in vielen Fällen nicht verhindern, daß der Schiffer, dem er einmal seine Güter anvertraute, verändert werde. Daher sollte man immer zwischen Casco- und Güterversicherungen unterscheiden, bei letzteren die Fehler des Schiffers als einen Zufall betrachten und den Assecuradeur dafür aufkommen lassen, bei ersteren aber ihn von jeder Verbindlichkeit dafür freisprechen [1]). Dieß scheint auch wohl das anfänglich beobachtete Princip gewesen zu seyn. Indessen scheinen andre juristische Grundsätze hier bald Einfluß gewonnen, und auf etwa dieß Raisonnement geführt zu haben: Es sey wohl zu verlangen, daß ein Rheder bei Anstellung seines Schiffers vorsichtig sey, und daher könne der Assecuradeur nicht für solche Schäden einstehen, die durch die Untüchtigkeit oder Unachtsamkeit eines Schiffers herbeigeführt werden; dagegen aber dürfe auch der Schiffsrheder nirgends den Betrüger vermuthen; werde er daher betrogen, so sey das für ihn ein Unglück, und werde er durch den Betrug des Schiffers um sein Schiff gebracht, ein Unglück, gegen welches ihn die Assecuranz, wie gegen ein Seeunglück sichern müsse. So entstand eine gewisse Classe von Handlungen, die man unter dem Namen der Baratterie begriff, und für welche man den Assecuradeur aufkommen ließ.

Das Wort Baratterie nämlich hat gewiß ursprünglich die Bedeutung einer betrügerischen Handlung. Es stammt von dem Italienischen barattare, tauschen, vertauschen, daher figürlich betrügen, nach der, beim Pferdehandel üblichen Parömie chi baratta, s'im-

---

1) So auch die Bedingungen der Lübeker Versicherungsgesellschaften.

bratta, wer tauscht, wird betrogen, ab [2]). Der Begriff der Baratterie für das Assecuranzrecht ist der, daß darunter „jede betrügliche Veränderung des Schiffs, Schiffers, der Reise, jedes Angehen von Häfen, Unrechtlichkeit, Beraubung, Diebstahl, Verfälschung, Verheimlichung der Waaren“ zu verstehen ist [3]). Indessen ist dieser ursprügliche Begriff nicht allenthalben derselbe geblieben, sondern auf mancherlei Weise ausgedehnt. Bald ist zwar die ursprüngliche Bedeutung beibehalten, aber es sind einzele Handlungen speciell hervorgehoben, die dahin gerechnet werden, bald ist der Begriff selbst auf Versehen des Schiffers ausgedehnt (Vergl. unten §. 619). Aber nicht jeder Betrug, nicht jedes Versehen gehört unter die Rubrik der Baratterie. Vielmehr muß jede Handlung des Schiffers, die dahin gezählt werden soll, zum Nachtheile des Versicherten vorgenommen seyn. Der Schiffer als solcher, darf den Assecuradeur als eine, ihm gänzlich fremde, Person betrachten, und hat keine Pflichten gegen denselben. Nur wenn die Handlung von der Art ist, daß sie den Versicherten selbst, wäre dieser unversichert, in Nachtheil setzen würde, kann sie daher Baratterie seyn [4]). Damit kann aber nicht gesagt seyn, daß gerade die

---

2) Die Franzosen, die einmal das Verhunzen nicht lassen wollen, kennen ein altes barbarisches (!) Wort barat, welches Lüge, Betrug ꝛc. heißen soll. Vergl. *Emerigon* l. c. I. p. 366. *Boulay-Paty* l. c. p. 61. 62. — Barattóre ist im Italienischen gerade ein technischer Ausdruck für einen, der beim Kaufe oder Tausche mit seinen Waaren betrügt. Die ältere Englische juristische Sprache kennt ein Wort barattry oder baretry, wodurch ein Friedensbruch durch chicanöses Processiren und Behauptung des Besitzes durch falsche Vorspiegelungen, bezeichnet wurde. S. *Postlethwaite* dictionary of trade and commerce s. h. v. Der Guidon de la mer ch. 9. art. 1. übersetzt baratterie richtig durch changement de patron und versteht unter dem changement Betrug.

3) Guidon de la mer chap. IX. art. 1. Ordn. f. d. Börse von Antwerpen. Art. 4. Vergl. übrigens *Emerigon* l. c. ch. 12. sect. 3. tome I. p. 366. *Boulay-Paty* l. c. IV. p. 62. *Casaregis* discursus legales disc. I. n. 77. *Piantanida* l. c. I. p. 166. n. 142. *Baldasseroni* l. c. II. p. 1. 2. n. 3.

4) *Postlethwaite* l. c. *Tomlins* law dictionary s. v. insurance. *Park* l. c. chapt. V. *Phillipps* l. c. p. 230.

Absicht dahin gerichtet seyn müsse, dem Versicherten zu schaden; es genügt, daß dieß factisch der Fall sey. Sie ist daher schon da vorhanden, wo zum Nachtheile seiner Rheder oder Befrachter ein Schiffer seinen eignen Vortheil sucht, und dadurch jene in Schaden bringt.

Der Gang nun, den die Gesetze hinsichtlich der Wirkung der Baratterie genommen haben, ist verschieden; er erklärt sich jedoch daraus, daß man die Bedeutung des Wortes bald überhaupt dahin stellte, daß sie diejenigen Handlungen des Schiffers bezeichnete, für die der Assecuradeur aufzukommen hatte. So scheint es sich gemacht zu haben, daß mehrentheils da, wo der engere Begriff herrschend geblieben, der Assecuradeur einen Schaden durch Baratterie ersetzen muß [5]); wo man aber auch bloße Versehen des Schiffers dahin rechnete, man den Assecuradeur davon befreite [6]). Doch ist dieß nicht überall gleichmäßig gehalten, vielmehr hin und wieder auch wo der engere Begriff gilt, die Baratterie von den Gefahren des Assecuradeurs ausgenommen [7]), derselbe dagegen bald auch für Versehen des Schiffers verantwortlich gemacht [8]). Eine fernere Modification ist es, daß der Assecuradeur bald nur subsidiair, nachdem von dem Schiffer kein Ersatz zu erlangen war [9]), bald principaliter für dessen Versehen aufkommt, und seinen Regreß gegen ihn nehmen kann [10]). Bald ist die Assecuranz gegen Betrug oder Versehen für

---

5) Guidon de la mer chapt. IX. art. 2. Coutumier *d'Amsterdam* art. 7. Amsterdam A. O. 1744. arg. Art. 19. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 19. Roterdam A. O. Art. 42. Editto di Re de Sardegna. cap. V. arg. art. 13. Terminazione di Venezia 1770 in Polizza. n. 1.

6) Stat. civil. *Genuens.* lib. IV. cap. XVII. §. „assecuratores non teneantur." Recopilation de leyes l. c. ley 42. Ord. de la marine art. 28. h. t. (III. 6).

7) Vergl. Ordn. f. d. Börse von Antwerpen. Art. 4. und unten §. 619.

8) Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 28. Preuß. A. O. 1766. §. 64. und unten §. 619. 620.

9) Guidon de la mer chap. IX. art. 1.

10) Coutumier d'Amsterdam art. 7. i. f. Preuß. Seer. 1727. a. a. O. Art. 28. Preuß. A. O. 1766. §. 64. 78.

illegal und ungültig erklärt [11]), bald wird sie nur nicht stillschweigend verstanden, und gilt, wenn sie ausdrücklich darauf gerichtet wird [12]). Selten ist es, daß Rheder den Betrug des Schiffers nicht versichern lassen dürfen, wohl aber ist ihnen einzeln die Versicherung seiner Unachtsamkeit untersagt [13]); nicht ganz zu verwerfen dagegen ist die Distinction, daß Rheder nur den Betrug solcher Schiffer versichern lassen können, die sie nicht selbst anstellten, sondern die ohne ihr Zuthun, etwa bei dem Tode des angestellten, als Schiffer auf das Schiff kommen [14]). Zu endlosen Chicanen aber muß es führen, wenn man dem Assecuradeur die Einwendung gestattet, der versicherte Rheder habe sich bei der Wahl des Schiffers oder der versicherte Befrachter bei der Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen zu Schulden kommen lassen, und ihn, wo dieß der Fall war, frei spricht [15]), wiewohl das Princip vielleicht gerade das richtige ist.

Wo nun der Assecuradeur für die Betrügereien oder Versehen des Schiffers aufkommt, da pflegt es auch die Regel zu seyn, daß er für die Fehler des Schiffsvolkes aufkommen muß [16]). Falsch aber ist es, wenn die Regel umgekehrt wird, und der Assecuradeur, wo er die Fehler des Schiffers nicht prästirt, auch nicht für diejenigen des Schiffsvolkes aufkommt, wie dieß hin und wieder ausdrücklich erklärt ist [17]). Dem Schiffsvolke gegenüber steht der Versicherte ganz anders, wie dem Schiffer. Er wählt dasselbe nicht und kann das Angenommene nicht kennen. Er ist überdieß meistens auf eine Classe von Menschen angewiesen, von denen eine ausgezeichnete Moralität ohnehin nicht zu erwarten steht, und die Verantwortlichkeit

---

11) Ordn. f. d. Börse von Antwerpen. Art. 4.

12) Stat. civil. *Genuens* l. c. Ord. de la marine art. 28. h. t. (III. 6).

13) Rotterdam A. O. Art. 43.

14) Rotterdam A. O. a. a. O.

15) Preuß. Landr. Thl. II. Tit. VIII. §. 2218. 2219.

16) Rotterdam A. O. Art. 42. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 19. Terminazione di Venezia l. c. (*Baldasseroni* l. c. V. p. 581.) Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 28. Preuß. A. O. 1766. §. 64.

17) Rotterdam A. O. Art. 43. Ord. de la marine l. c. art. 28. Ordn. für d. Börse von Antwerpen. Art. 4

des Schiffers für seine Leute kann hier nicht in Betracht kommen. Man sollte daher für Betrug und Versehen des Schiffsvolkes den Assecuradeur verantwortlich machen.

Es läßt sich nun noch eine Frage aufwerfen: Wenn nämlich die Rede davon ist, daß der Assecuradeur nicht für Versehen des Schiffers und Schiffsvolkes aufkomme, so ist es wesentlich, den Begriff von Versehen festzustellen. Im Allgemeinen läßt sich hier keine andre Bestimmung geben, als die, welche bereits im Seerechte [18]) aufgestellt wurde. Jedes Verabsäumen desjenigen, was einem Schiffer, nach dem dort Gesagten, als Pflicht gegen seine Rheder oder Befrachter oblag, und wodurch er diesen verantwortlich wird, befreit also den Assecuradeur. Jedoch bin ich sehr geneigt, eine Beschränkung dieses Satzes aufzustellen. Die Pflichten nämlich, die einem Schiffer obliegen, sind zum Theil von der Art, daß sie in der Anwendung wissenschaftlicher Regeln bestehen. So wenig in dieser Hinsicht im Grunde von einem Anspruche der Rheder oder Befrachter aus einem leichten Versehen des Schiffers die Rede seyn sollte, so wenig sollte auch der Assecuradeur dadurch von einem Schaden befreit werden. Bei der Ausübung einer Wissenschaft muß immer sehr vieles der individuellen Ansicht des Ausübenden überlassen bleiben, daß dadurch schon es schwer, ja fast unmöglich wird, zu bestimmen, ob denn nun wirklich ein Versehen begangen oder nur aus einer abweichenden, möglicher Weise richtigen, Ansicht gehandelt sey, wo schon deshalb von einer Imputation nicht die Rede seyn darf, weil nicht zu entscheiden, ob denn der Beschuldigte oder der Beschuldiger irrte.

§. 614. Fortsetzung.

b) Fehler des Versicherten selbst.

Daß ein Betrug des Versicherten jede Assecuranz ungültig machen müsse, bedarf kaum einer Anführung, da der dolus überall diese Wirkung hat, und es ist eben so gewiß, daß auch die Regel, daß man sich durch einen Vertrag nie gültig von der Prästation des dolus frei machen könne, hier ihre Anwendung finden müsse, daß also der Vertrag, durch welchen sich der Assecuradeur anheischig

---

18) S. Bd. III. §. 385. ff. §. 419 ff.

macht, für einen von dem Versicherten betrüglicher Weise herbeigeführten Schaden aufzukommen, nicht zu Rechte bestehen würde.

Auf gleiche Weise aber ist der Assecuradeur frei von Gefahren, welche Versehen des Versicherten herbeiführen. Unter Versehen sind hier alle, nicht in betrüglicher Absicht unternommene, Handlungen zu verstehen, die den Bestimmungen der Gesetze oder des Contractes zuwider laufen, und eine Gefahr für den versicherten Gegenstand herbeiführen. Dahin gehören hauptsächlich, willkührliche Veränderungen des Schiffes, der Reise [1]), Verletzungen der Neutralität (§. 599), der Zollgesetze, Nachlässigkeit in Herbeischaffung der nothwendigen Schiffspapiere, Ladungsdocumente u. dgl.

Auch für die Versehen solcher Leute, die mit dem Versicherten eine Person bilden, kommt der Assecuradeur nicht auf [2]). Dahin gehören seine Commissionairs, Factoren, und alle die in seinem Auftrage handeln.

Die gewöhnliche Behauptung, es sey zur Befreiung des Assecuradeurs nicht erforderlich, daß ein Schade Folge des Versehens des Versicherten oder seiner Leute sey, sondern es genüge, wenn die Möglichkeit, daß ein Schade Folge einer Handlung sey, vorliege [3]), ist in dieser Ausdehnung gewiß falsch. Man muß wohl unterscheiden: Eine außerhalb des Contractes liegende Handlung des Versicherten kann nur dann dem Assecuradeur zu Gute kommen, wenn sie wirklich die Ursache eines Schadens ist. Ein Verabsäumen wesentlicher, contractlich übernommener, Pflichten dagegen, befreit den Assecuradeur selbst wenn es nicht ausgemacht ist, daß es die Veranlassung des Schadens sey.

---

1) Guidon de la mer ch. IX. art. 12. Coutumier *d'Amsterdam* art. 7. Ordn. f. d. Börse von Antwerpen. Art 6. 7. Ord. de la marine art. 27. tit. des assurances (III. 6.) Middelb. A. O. Art. 14. Rotterdam A. O. Art. 50 ff. Amsterdam A. O. Art. 6. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 22. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 30. Preuß. A. O. 1766. §. 77. Editto di re di Sardegna cap. V. art. 16.

2) Guidon de la mer chapt. V. art. 11.

3) *Casaregis* discursus legales. disc. I. n. 82. disc. X. n. 7. disc. 23. n. 52. *Pothier* l. c. n. 68. *Emerigon* l. c. §. 3. p. 365. Beneke System III. S. 199.

Wenn der Schiffer selbst Eigenthümer des Schiffes ist, so kommt er, soviel die Assecuranz des Casco betrifft, nur in dieser Eigenschaft in Betracht. Sein Fehler befreit also den Assecuradeur. In Beziehung auf die Ladung aber ist er nur als Schiffer zu beurtheilen. Der Assecuradeur der Güter kommt also für seine Verbrechen und Versehen da auf, wo er überhaupt für Verbrechen und Versehen des Schiffers haftet. Wenn dem Schiffer von den Ladungsinteressenten zugleich eine Aufsicht über die Ladung anvertraut ist, z. B. wo er zugleich als Cargadeur fungirt, so muß man unterscheiden. Ist sein Verbrechen oder Versehen von der Art, daß er es nur als Schiffer oder wenigstens nicht blos als Cargadeur begehen konnte; wo es ihm also entwdeer nur als Schiffer, oder sowohl in der einen wie in der anderen Eigenschaft beigemessen werden kann, so ist der Assecuradeur, wenn er sonst für Fehler des Schiffers aufkommt, verantwortlich. Konnte er es aber nur in seiner Eigenschaft als Factor, Cargadeur ꝛc. begehen, so ist der Assecuradeur frey; da seine Verantwortlichkeit für Fehler des Schiffers nicht weiter ausgedehnt werden darf, als gerade auf dasjenige, was der Ausdruck schon enthält.

Fehler dritter, mit dem Schiffe oder der Ladung in keiner Verbindung stehenden, Personen befreien den Assecuradeur nicht; der Versicherte kann diese nicht abwehren; sie gehören daher für ihn zu den Gefahren der See; es müßte denn seyn, das der Schiffer Theil daran genommen; in welchem Falle sie wie Fehler des Schiffers angesehen und nach den, von diesen geltenden, Grundsätzen beurtheilt werden müssen.

§. 615. Fortsetzung.

c) Fehler des versicherten Gegenstandes.

aa) Des Schiffes.

Der Assecuradeur setzt sich, vermöge seines Contractes in die Stelle des Versicherten nur in sofern, als er demselben die Gefahren der See abnimmt. Jeder Verlust aus anderen Ursachen trifft daher nicht ihn, sondern den Versicherten selbst. Eine fernere Regel ist die, daß nur solche Schäden den Assecuradeur treffen können, die Folge einer außerordentlichen oder ungewöhnlichen, d. h. nicht mit dem Laufe der Schifffahrt nothwendig verbundenen, Gefahr sind. Daher ist

1) Bei Versicherung des Schiffes der Assecuradeur frei von derjenigen Verschlechterung des Schiffes, die man Slitage nennt. Auf jeder Reise nämlich, die ein Schiff macht, nutzt sich der Körper desselben, so wie die Geräthschaften, Seegel, Taue ꝛc. mehr oder minder ab. Diese Abnutzung berechnet der Eigenthümer, und erhält dafür seine Vergütung in der Fracht. Er ist also für dieselbe schon entschädigt, und kann nicht nochmals Ersatz von dem Assecuradeur fordern. Was unter Slitage zu verstehen sey, welchen Grad einer Beschädigung der Versicherte selbst tragen müsse, läßt sich a priori nicht angeben. Nur das läßt sich sagen, daß keine Beschädigung des Schiffes den Assecuradeur treffen könne, die nicht durch außerordentliche Seezufälle herbeigeführt ist, die also ihren Ursprung allein in dem gewöhnlichen Laufe der Schifffahrt hat, oder der Abnutzung durch den Lauf der Zeit verdankt. Nicht einmal bei jedem ungewöhnlichen Ereignisse läßt sich mit Bestimmtheit behaupten, daß es die Ursache eines Schadens sey. Billige Rücksichten, die Umstände müssen hier im vorkommenden Falle den Ausschlag geben.

Es folgt aus der angegebenen Regel aber ferner, daß ein Schade, den ein Gegenstand der Versicherung aus seiner eignen fehlerhaften Beschaffenheit erleidet allein zu Lasten des Versicherten selbst ist [1]). Fehler dieser Art fallen zum Theil mit den Versehen des Versicherten in eine Cathegorie.

Es ist daher, was zunächst das Schiff betrifft, erforderlich, daß dieses seetüchtig sey. Zur Seetüchtigkeit (navigabilité, seaworthiness) gehört zunächst, daß der Körper des Schiffes hinlänglich stark sey, um der Gewalt der See und des Windes widerstehen zu können; wobei dann natürlich auch in Betracht kommt, daß es von der gehörigen Bauart, von gutem Material, also z. B. nicht von föhrenem Holze [2]) gebaut sey. Die Bauart insbesondre muß

---

1) Guidon de la mer chapt. V. art. 7. 8. Coutumier *d'Amsterdam* art. 27. Rotterdam A. O. Art. 45 Amsterdam A. O. Art. 32. Ord. de la marine art. 29. h. t (III. 6.) Recopilacion de leyes etc. arg. ley 33. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 18. Ord. de *Burg.* l. c. art. 29. Editto di rc di Sardegna 1770. cap. V. art. 14. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 32. Preuß. A. O. 1766. §. 65. ff.

2) S. Plan der Bremer A. C. v. 1818. §. 22. der Lübeker Compagnien, die auch Klinkerschiffe ausnehmen und unten §. 619. 620.

von der Art seyn, daß sie dem Zwecke der Reise entspreche, also daß das Schiff die zu führende Ladung bequem führen könne. Das Schiff muß ferner, um für seetüchtig gelten zu können, mit allem nöthigen Zubehöre, als Takelage, Seegel, Anker, Tauen, nautischen Instrumenten gehörig versehen seyn, und diese Gegenstände sich in dem Zustande befinden, daß sie die, davon geforderten, Dienste leisten können, also von dem gehörigen Umfange, der erforderlichen Stärke seyn; wobei oft die Umstände entscheidend seyn können, so daß z. B. ein Schiff, welches sonst gewöhnlich gut segelt, nicht für seetüchtig gelten kann, wenn es, wo es mit Convoy segeln sollte, dieser, aus Mangel an hinlänglich starken Seegeln, nicht folgen konnte [3]). Zur Seetüchtigkeit eines Schiffes gehört ferner eine hinlängliche Besatzung. Im Allgemeinen kann man es als eine Pflicht des Schiffseigenthümers ansehen, daß er einen Schiffer anstelle, der wenigstens die gewöhnlichen Kenntnisse eines Schiffscapitains hat. Der Assecurateur fordert mit Recht, daß der Schiffsrheder, auch wo er selbst nicht im Stande ist, darüber zu urtheilen, sich Gewißheit in dieser Hinsicht verschaffe, mindestens keinen als Schiffer anstelle, der nicht eine oder mehrere Reisen als Steuermann mitgemacht hat. Wo ein Examen vorgeschrieben ist, da kann man hierin noch strenger seyn, weil dort es wenigstens die Pflicht der Rheders ist, sich den Beweis des bestandenen Examens (Steuermannspatent, Schifferpatent, Zeugniß ꝛc.) vorlegen zu lassen. Dieser dürfte ihn hier aber auch völlig sichern. Zur gehörigen Besatzung gehört dann auch eine hinlängliche Anzahl tüchtiger Seeleute. Dahin gehört auch, daß beym Eingehn und Aussegeln der Reviere, so wie wo dieß sonst gewöhnlich ist, ein Lootse an Bord sey. Ferner muß das Schiff mit den nöthigen Vorräthen versehen seyn. Nimmt ein Schiff eine zu geringe, der Größe der Reise nicht angemessene Quantität von Lebensmitteln, Wasser ꝛc. mit, und nöthigt dieser Umstand es zum Einlaufen, so war es nicht seetüchtig.

Nicht minder gehört auch zur Seetüchtigkeit, daß ein Schiff mit den erforderlichen Schiffspapieren versehen sey, ferner daß es keine größere Ladung einnehme, als es bequem tragen kann, so wie daß es überhaupt nicht in einem illegalen Handel beschäftigt sey.

---

3) In England entschieden in Wedderburn c. Bell s. unten §. 619.

Im Allgemeinen genügt es, daß ein Schiff beim Anfange seiner Reise seetüchtig sey. Wird es im Verfolg seiner Reise untüchtig durch Seeunfälle, ja selbst durch bloße Abnutzung [4]), so gehört dieß zu den Gefahren der Reise, die der Assecuradeur trägt; nur darf den Versicherten keine Versäumniß treffen. Geht ein Schiff durch irgend ein Versehen in See, ohne gehörig versehen zu seyn, und wird der Mangel sofort bemerkt, und verbessert, ehe ein Unfall sich ereignet, so genügt dieß, um jede daher zu nehmende Einrede zu beseitigen, wie dieß auch in England durch Chief Justice Abbot sehr richtig entschieden ist [5]). Ist die Seeuntüchtigkeit Schuld des Schiffers, nicht des Versicherten, so ist die Verpflichtung des Assecuradeurs danach zu entscheiden, ob er für die Fehler des Schiffers aufkommen muß oder nicht.

Uebrigens wird im Allgemeinen zwar präsumirt, daß ein in See gehendes Schiff seetüchtig sey, und dem Assecuradeur, der das Gegentheil behauptet, liegt der Gegenbeweis auf; es kann jedoch das Gegentheil auch schon sich aus den Umständen ergeben, wie z. B. wo ein Schiff unmittelbar nach seinem Abgange ohne besonderen Unfall leck oder sonst unfähig wird, See zu halten [6]).

§. 616. Fortsetzung. bb) Der Ladung.

Auch von dem Schaden, der an Waaren durch ihre natürliche Beschaffenheit entsteht (innerer Verderb; Franz. dommage par le vice propre de la chose; Engl. damage occasioned by the defects of the thing assured; Span. mercaderias que se dañan por si mismas; Ital. danno per proprio diffetto oder p. vizio intrinseco della cosa assicurata) sind die

---

4) Die Abnutzung selbst trifft den Assecuradeur nicht; da sie aber in dem natürlichen Laufe der Schiffahrt liegt, so kann derselbe, wo ein wirklicher Unfall sich ereignete, die vorhergegangene Verschlechterung des Schiffes, den etwa erfolgten Tod eines Matrosen ꝛc. nicht zum Grunde einer Einrede machen, wenn nur dem Versicherten kein Versehen dabei zur Last fällt.

5) In Weir c. Aberdeen.

6) Vergl. *Park* l. c. p. 342. *Marshall* l. c. p. 160. *Phillipps* l. c. p. 116.

Versicherer immer frey [1]). Nur muß der Schade wirklich allein aus ihrer inneren Natur entstanden seyn.

Schade an Gütern läßt sich nämlich auf verschiedene Weise denken.

1) Durch Unfälle der See allein. Dieser geht uns hier nichts an.

2) Durch inneren Verderb allein.

3) Durch inneren Verderb als Folge von Seeunfällen.

Wo ein Schade allein der Beschaffenheit der verladenen Waaren zuzuschreiben ist, da kann, begreiflicher Weise, von einem Anspruche auf Ersatz an den Assecuradeur nicht die Rede seyn. Hieher gehört es, wenn Weine sauer werden, Früchte faulen oder sonst verderben, Getraide sich ansteckt, Lumpen und ähnliche Artikel sich entzünden. Salz sich auflöst. 2c.

Es gehört ferner dahin, wenn eine Waare schon beschädigt in das Schiff eingeladen wird, wie z. B. wenn der Abladeort nur ein Zwischenort wäre, nach welchem die Waaren zur See gebracht werden, und sie hätten auf diesem ersten Transporte schon von Seewasser gelitten 2c.

Nicht minder werden flüssige Artikel hieher gezählt, die aus ihren Fustagen leicht herauslecken; wo der Assecuradeur nicht für das Untermaas aufkommt.

Es ist indessen klar, daß nichts den Assecuradeur hindern kann, auch für diese Arten der Beschädigung aufzukommen. Allein dann muß es ausdrücklich bedungen seyn. Ob dieß schon darin liegt, wenn diese Artikel ausdrücklich in der Police genannt sind? An und für sich dürfte dieß keineswegs anzunehmen seyn. Denn auf jeden Fall müßte man, um diese Folge abzuleiten, befugt seyn, so zu raisonniren, daß die Zeichnung einer Police, welche diese Artikel ausdrücklich enthält, ein concludentes Factum sey, aus welchem der

---

1) Guidon de la mer chapt. V. art. 8. Ord. de la marine art. 29. 31. h. t. (III. 6.) Coutumier *d'Amsterdam* art. 27. Rotterdam A. O. Art. 45. Amsterdam A. O. Art. 32. Ord. de *Burg.* art. 29. Ord. de *Bilb.* cap. 22. art. 18. Editto di Re di Sardegna c. V. art. 14. Preuß. A. O. 1766. §. 65. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 32.

Schluß nothwendig folge. Das dürfte aber so sehr ausgemacht nicht seyn. Denn es läßt sich eben so wohl sagen, der Assecuradeur wolle allein nach der Bestimmung der Gesetze beurtheilt seyn, und wenn diese ihn bei gewissen Artikeln von der Beschädigung schlechtweg frei sprechen, so könne die ausdrückliche Benennung der Waare das nicht verändern. Indessen scheint doch durch den Gebrauch die entgegengesetzte Ansicht die herschende geworden zu seyn. In der That folgt es auch da, wo die Gesetze vorschreiben, daß leicht verderbliche Waaren nicht unter allgemeiner Benennung versichert, sondern specifisch benannt werden sollen, daß, wo nun diese specifische Benennung geschehen ist, der Assecuradeur für Beschädigungen, wie bei jeder anderen Waare haftet. Man nimmt an, daß er für dieses Risico sich eine höhere Prämie bedingen könne [2]). —

Es kann aber der Fall auch seyn, daß die verderbliche Natur einer Waare zugleich mit Seeunfällen eine Beschädigung hervorbringt. Sind diejenigen Waaren, bei welchen eine Beschädigung durch ihre innere Beschaffenheit zu befürchten ist, nicht näher in der Police specificirt, so ist auch hier der Assecuradeur frei. Sind die verderblichen Waaren dagegen speciell benannt, so kommt nach der herschenden Ansicht der Assecuradeur für Beschädigung auf. Diese Ansicht ist zwar oben, wenn auch nicht unbedingt, doch beschränkt, gebilligt; indessen liegt doch so viel in der Natur der Sache, daß man ihn nicht unbedingt für jeden Schaden in Anspruch nehmen kann. Die leicht verderbliche Waare wird auch ohne besonderen Seezufall beschädigt, auf sie wirkt ein geringer Grad höherer Gewalt und der stärkere Grad bringt eine verderblichere Wirkung auf sie hervor, als auf andere Waaren. Ueberdieß ist, wo ein wirklicher Seeunfall statt gefunden hat, nicht zu ermitteln wie viel von der Beschädigung dem Zufalle, wie viel dem inneren Verderb zuzuschreiben sey. Eine Separation ist hier nicht möglich. So ist es gekommen, daß man je nach der Art der Waare Abstufungen angenommen, und diejenige Beschädigung, die durch inneren Verderb hervorgebracht werden kann,

---

2) Guidon de la mer ch. II. art. 4. Coutumier d'Amsterdam art. 17. Ord. de la marine art. 31. tit. des assurances (III. 6.) Stat. Florent. 1523. Middelb. A. O. Art. 7. Preuß. A. O. 1766. §. 28. Amsterdam A. O. Art. 34.

für jede einzele Waare nach pro Centen zu bestimmen gesucht hat; wobei wieder nach der Dauer und Beschaffenheit der Reise ein verschiedenes Verhältniß existirt. So theilt sich die Beschädigung in gewöhnliche und außerordentliche, obgleich die Benennung technisch geworden eigentlich nur bei leckenden Waaren ist; (ordinaire Leccage, extraordinaire oder Extra-Leccage.) Für ihre Befreiung von der ordinairen Beschädigung und Leccage haben die Assecuradeurs dann gewöhnlich durch eigne Contractsbedingungen gesorgt, von denen unten [3]) die Rede seyn wird.

§. 617. Fortsetzung.

cc) Bei lebenden Geschöpfen. dd) Bei Gegenständen, die der Gefahr schon ausgesetzt sind. ee) Geringfügige Schäden.

Wenn lebende Thiere zur See transportirt werden, und unterwegs sterben, so ist der Assecuradeur für ihren Tod aufzukommen nur verpflichtet, wenn dieser erweislich einer höheren Gewalt, einer Gefahr der See seinen Ursprung verdankt. Sterben sie eines natürlichen Todes, so ist der Versicherer frey.

Auch hinsichtlich der Sclaven, wo der Handel mit diesen noch existirt, läßt sich dieß sagen. Sclaven sind, in sofern sie einen Geldwerth haben, Sachen. Ihr natürlicher Tod, ja auch ihr Selbstmord sind als aus dem Fehler der Sache selbst herrührend anzusehen.

Daß eine etwaige Empörung der Negersclaven, wo diese deren Tod oder den Verlust des Schiffes zur Folge hat, nicht für einen Fehler der Sache selbst gelten könne [1]), liegt am Tage. Fehler einer Sache, in dem Sinne, in welchem das Wort hier genommen wird, sind solche die Sache verschlechternde Eigenschaften, die der Eigenthümer kennt, oder kennen kann. Aufruhr der Sclaven ist offenbar nicht vorherzusehen und nicht abzuändern, also Zufall für den Versicherten; wenn er aber vorherzusehen ist, so ist er dieß auch für den Assecuradeur, der weiß, daß der Negersclave nothwendig ein Feind derjenigen, die ihn auf diese Weise aus seinem Vaterlande

---

[3]) S. unten §. 618. 619. und die dieser Unterabtheilung angehängte Tabelle. §. 621.

[1]) Vergl. *Emerigon* l. c. chapt. XII. sect. 10. p. 394. sq.

transportiren, seyn müsse. War etwa bei der Versicherung des Casco verschwiegen, daß die Ladung in Sclaven bestehe, so kann möglicher Weise der Assecuradeur frei kommen; aber aus anderen Gründen.

Hinsichtlich der Frage, ob die Versicherung von Gegenständen, die zur Zeit der geschlossenen Assecuranz schon verloren oder beschädigt sind, gültig sey, weichen die Gesetze von einander ab. Einige verbieten diese Assecuranz unbedingt [2]), andre, und zwar die mehrsten, lassen sie bestehen, wenn zu der Zeit, da sie geschlossen wurde, der Versicherte von dem Verluste keine Kenntniß hatte oder haben konnte [3]). — Nach strengen Rechtsbegriffen sollte freilich eine solche Assecuranz ungültig seyn; da, von der Möglichkeit eines Betruges abgesehen, beide Theile in einem wesentlichen Irthume versiren und sich mit Sicherheit annehmen läßt, daß ein Versicherer die Assecuranz nicht geschlossen haben würde, wenn er von dem Verluste des Gegenstandes derselben unterrichtet gewesen wäre. Allein die Assecuranz ist immer mehr oder minder Spiel= oder Wett=Contract, dessen Natur die Anwendung solcher strengen Rechtsprincipien nicht duldet, und auf jeden Fall konnte der Assecuradeur die Möglichkeit des Verlustes zur Zeit des Abschlusses der Versicherung voraussetzen. Diese Rücksichten mögen es seyn, die es bewirkten, daß auch in diesem Falle die Assecuranz als gültig angesehen worden.

Gleiche Bewandtniß hat es mit den Gegenständen, die bereits an dem Orte ihrer Bestimmung angekommen sind. Hat hier der Versicherer um die glückliche Ankunft gewußt, oder konnte er darum wissen, so ist der Contract ebenfalls ungültig, er giebt also die empfangene Prämie heraus.

Was den Zusatz betrifft, die Versicherung sey ungültig, wenn der Versicherte um den Verlust, der Versicherer die glückliche Ankunft wissen konnte, so sind hier hin und wieder Regeln festgesetzt, nach denen zu beurtheilen ist, ob sie darum wissen können.

---

2) Ordn. f. d. Börse von Antwerpen Art. 4.

3) Guidon de la mer ch. IV. art. 1. Stat. *Genuens* l. IV. c. 17. §. „securitates factae.“ Ord. de la marine l. c. art. 3. arg. art. 7. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 26. sq. Editto di Re di Sardegna 1770. cap. V. art. 6. 7. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 14. Preuß. A. O. von 1766. Abschn. V. §. 61. ff.

Häufig nämlich ist verordnet, daß dieß nach der Entfernung des Ortes, wo das Unglück oder die Ankunft geschah und der Zeit, die von da an bis zu dem Zeitpuncte, wo die Versicherung geschlossen wurde, verstrich, beurtheilt werden solle; so daß man auf einen gewissen Zeitraum (z. B. eine Stunde) eine gewisse Meilenzahl nimmt, und danach berechnet, ob die Nachricht empfangen seyn könne [4]). Wo nun eine solche Bestimmung sich findet, da ist sie Rechtspräsumtion, und es gilt keine Ausrede, ja selbst nicht der Gegenbeweis, daß die Nachricht wirklich nicht da gewesen, dagegen. War aber die Nachricht vor Ablauf solcher Fristen wirklich angelangt, und ist dieß erweislich, so ist der Contract ungültig und also der Assecuradeur frei, wo es sich um die Kenntniß eines Unglücks, und zur Rückgabe der Prämie gehalten, wo es sich um seine Kenntniß der glücklichen Ankunft handelte. —

Im Ganzen ist die Festsetzung solcher Präsumtionen nicht sehr zu empfehlen. Denn wenn auch im einzelen Falle die Absicht, Chicanen zu verhüten und Ungewißheiten zuvorzukommen, dadurch erreicht wird, so entstehen in vielen Fällen Ungerechtigkeiten daraus. Vorzuziehen ist es immer, wenn man die Folge der Ungültigkeit des Contracts immer nur an die wirkliche Kenntniß, des Versicherers von der glücklichen Ankunft, des Versicherten von dem Unglücke knüpft. Eine Schwierigkeit begründet hier sogleich die Frage, von wo an denn die Frist laufe? Handelt es sich um die Kenntniß der glücklichen Ankunft, oder um ein Unglück, welches sich am bewohnten Lande ereignete, von woher regelmäßige Communication Statt findet, so ist man freilich bald auf dem Reinen. Man kann hier

---

4) Drei lieucs auf zwei Stunden. Guidon de la mer ch. VI. art. unicus. Coutumier d'Amsterdam art. 21. Ord. de la marine art. 39. h. t. (III. 6.) Drei Meilen auf zwei Stunden. Amsterdam A. O. 1744. Art. 12. Rotterdam A. O. Art. 35. (drei Meilen den Grad zu 15 Meilen,) Middelb. A. O. Art. 23. Zwei Meilen auf eine Stunde. Editto di re di Sardegna 1770. l. c. art. 6. Stat. Genuens lib. IV. cap. XVII. §. „securitates factae post." Eine Legua auf die Stunde. Recop. l. c. ley 7. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 25. Ord. de *Barc.* 1484. l. c. art. 17. Zwei Stunden auf eine Meile. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 63. und f. unten §. 619.

die Frist von dem Statt gehabten Ereignisse datiren. Wenn dagegen der Zufall sich auf einem offnen Meere in großer Entfernung, oder an einer, nicht von civilisirten Menschen bewohnten Küste ereignete, so läßt sich dieser Zeitpunct nicht annehmen, wiewohl es in Gesetzen schlechtweg geschehen ist [5]). Richtiger ist es schon, wenn man die Frist so bestimmt, daß die Nachricht zu Lande müsse ankommen können [6]), oder daß man die Entfernung des Ortes auf dem Lande, wo die Nachricht wirklich zuerst gewesen, zum Grunde legt, und danach die Zeit calculirt [7]). Alle Auswege bleiben aber unsicher und können im concreten Falle ungerecht und trüglich seyn. Daher ist auch wohl dem Versicherten oder demjenigen, der für ihn die Assecuranz besorgte, ein Gegenbeweis oder selbst eidliche Reinigung nachgelassen [8]), wodurch denn freilich die ganze Bestimmung überflüssig wird. In den Ländern, in denen noch Bestimmungen dieser Art gelten, haben daher die Versicherer, häufig schon in dem gedruckten Formularen ihrer Police, darauf verzichtet, was namentlich in Frankreich der Fall ist [9]), wogegen andre, wie die Triester Compagnien, in Ermangelung eines Gesetzes, selbst erst Bestimmungen darüber, wann die Kenntniß präsumirt werde, geschaffen haben [10]), andre zwar die gesetzliche Bestimmung im Allgemeinen gelten lassen, jedoch dieselbe für aufgehoben erklären, wenn „auf gute und böse Nachrichten“ versichert ist; ein Ausweg, der auch schon in

---

5) Guidon de la mer ch. IV. art. 1. in i. f. Coutumier *d'Amsterdam* art. 21. Ord. de la marine l. c. art. 39. Amsterdam A. O. 1744. Art. 12. Rotterdam A. O. Art. 35. Middelb. A. O. Art. 23. Ord. de *Bilb.* l. c. art. 28. Preuß. A. O. 1766. a. a. O. §. 63.

6) Wie Recopilacion de leyes de las Indias l. c. ley 7.

7) Wie Stat. *Genuens* l. c. Ord. de *Barc.* 1484. l. c. Editto di re di Sardegna l. c. art. 6.

8) z. B. Amsterdam A. O. 1744. Art. 12.

9) Vergl. Amst.; Antw. Art. 13; Hav. Art. 18; Marſ. Nant. n. P. arg. Art. 23; Paris comp. d'ass. gen. art. 15; ass. part. Art. 12. cercle comm. art. 15. comp. roy. art. 12. Rou. Art. 12.

10) Triest auf Schiffe mit ordinairem Risico Art. 12. 13. Police gegen alle Gefahr Art. 13. 14. Beide rechnen 3½ italienische Meilen auf die Stunde und rechnen danach die Frist nach der Entfernung des Ortes, woselbst zuerst die Nachricht angelangt war.

der Mehrzahl der oben (Note 4—8.) angeführten Gesetze gestattet ist. Die Wirkung dieser Clausel „auf gute und böse Nachrichten“ ist dann offenbar keine andre, als die, die gesetzliche Präsumtion aufzuheben. Wo so versichert ist, kann daher noch keinesweges zugestanden werden, daß einer schon verlorne Gegenstände wissentlich versichern lassen oder ein Assecuradeur Prämie einstreichen dürfe, wo er wußte, daß er kein Risico laufe; dieß hieße den Dolus begünstigen. Allein, wo nun der eine der Contrahenten die Gültigkeit des Contracts anficht, oder den andern der Wissenschaft beschuldigt, liegt ihm der Beweis ob, und es kann, wo er zu dessen Führung außer Stande ist, höchstens ein Reinigungseid eintreten, was zur Anwendung kommt, die gesetzlich festgesetzte Zeit möge abgelaufen seyn, oder nicht.

Endlich sind die Assecuradeurs fast überall von sehr unbedeutenden Schäden frei. Dahin gehören alle Kosten der Schifffahrt, die man in der Regel unter dem Namen der kleinen Havarie begreift, welche schon ihrer Natur nach nicht an den Assecuradeur kommen [11]), wiewohl natürlich solche außerordentliche Kosten, die in Folge von Seeunfällen entstanden, den Versicherer allerdings treffen müssen. Es gehört hieher aber auch derjenige Schade, der, als zu geringfügig nicht in Betracht kommt. Offenbar liegt hier der Gedanke zum Grunde, daß man nicht so sehr genau rechnen dürfe, wahrscheinlich zu einem großen Theile auch die Betrachtung, daß es sich nicht bestimmen lasse, ob solche geringfügige Schäden wirklich Folge eines Unfalles seyen. Welcher Schade für einen geringfügigen gelten könne, ist sehr verschieden bestimmt. Sehr häufig ist er auf ein pro Cent [12]), häufig auf drei pro Cent [13]) festgesetzt. Dann versteht sich, daß der ganze Schade über den ganzen taxirten Werth des versicherten Gegenstandes, also wo etwa nur ein Theil versichert wäre, nicht blos über diesen Theil, berechnet, die vorgeschriebene Zahl

---

11) Guidon de la mer ch. V. art. 12. Ord. de la marine art. 30. h. t. (III. 6.)

12) Guidon de la mer ch. XX. art. 9. Ord. de la marine art. 47. h. t. Coutumier *d'Amsterdam* art. 26. Middelb. A. O. Art. 18.

13) Amsterdam A. O. 1744. Art. 34. Rotterdam A. O. Art. 44. Preuß. Seer. 1727. Cap. VI. Art. 32. und s. unten §. 619. 620.

von pro Centen betragen müsse, ehe der Assecuradeur ihn ersetzt (ehe er an den Assecuradeur kommt.) Eine Frage, die hier entsteht, ist die, sind die Assecuradeurs nur befreit, wo der Schade die angegebene Summe nicht erreicht oder übersteigt, oder sind sie bei einem, von ihnen zu ersetzenden, Schaden immer befugt, den Betrag abzuziehen? [14]) Offenbar kann der Sinn nur der seyn, daß ein Schade eine gewisse Größe erreichen müsse, ehe er den Assecuradeur trifft, wo er ihn aber trifft, ersetzt er ihn ganz [15]); doch herrscht hin und wieder eine entgegenstehende Usance [16]).

§. 618. Fortsetzung.

Vertragsmäßige Befreiungen.

Im Zweifel wird natürlich angenommen, daß ein Contract nach den bestehenden Gesetzen geschlossen sey. Wenn daher die Partheien von diesen abweichen wollen, so müssen sie dieses ausdrücklich stipuliren. Diese Stipulation geschieht auf verschiedene Weise. Entweder nämlich der Versicherer zeichnet eine Police, durch welche er nur gewisse Gefahren übernimmt, z. B. „blos für Seegefahr," oder „gegen Türkengefahr." Oder aber er zeichnet die gewöhnliche Police, die gegen alle Gefahren lautet, und befreit sich durch ausdrückliche Clauseln von einer oder der anderen Gefahr oder von einem gewissen Grade derselben; sey es nun, daß er diese Clausel wörtlich in die Police einschaltet, oder daß er überhaupt gewisse Bedingungen festgesetzt hat, welche dadurch zu Contractsbedingungen unter den Partheien werden, daß er sich bei Unterzeichnung der Police darauf bezieht. Die am häufigsten vorkommenden Clauseln dieser Art sind diese:

1) Frei von Beschädigung (von Havarie, franc d'avarie, free of average). Bei der kleinen Küstenfahrt trägt sich ein wirklicher Seeunfall selten zu, theils weil die Schiffe sich selten in

---

14) Vergl. *Pothier* l. c. n. 165. *Emerigon* l. c. ch. XII. sect. 44. §. 4. tome I. p. 661.

15) Von anderen, wohl vorkommenden Abzügen abgesehen.

16) z. B. in Rouen nach *Valin* sur l'art. 47. h. t. II. p. 115. *Emerigon* l. c. p. 661. und Plan der Bremer A. C. 1818. §. 10. (jedoch nur für vertragsmäßige Befreiungen).

die offne See wagen, und bei dem geringsten Unwetter sich durch Einlaufen zu sichern suchen, theils wegen der kurzen Dauer der Reise. Entsteht hier daher ein Schade, so ist er meistens entweder der schlechten Beschaffenheit des Fahrzeuges oder einer fehlerhaften Beladung desselben zuzuschreiben. Letztere, sehr häufig ein wirkliches Ueberladen des Schiffes, setzte schon früh die Assecuradeurs harten Verlüsten aus, und um sich nun gegen diese zu sichern, schalteten bei den kleineren, die Küstenfahrt treibenden Schiffen, die Versicherer ihrer Police die Clausel „frei von Beschädigung“ ein [1]). Späterhin wurde die Clausel allgemeiner und wurde besonders bei Versicherungen von Waaren angewendet, die, ihrer Natur nach, leicht verderblich waren und daher schon bei kleinen Unfällen litten, oder bei wirklichem Unglücke in hohem Grade beschädigt wurden. Indessen kam sie nun auch bald in doppelter Gestalt vor, indem bei solchen Waaren, bei welchen die angeführte Gefahr in sehr hohem Grade Statt fand, die Clausel wie sie ursprünglich lautete, und welche den Assecuradeur von aller Beschädigung befreite, der Police eingerückt wurde, bei anderen leicht verderblichen Waaren, bei denen jedoch diese nicht in so hohem Grade zu befürchten war, der Versicherer sich nur von einem gewissen Grade der Beschädigung befreite, in der Art, daß er einen Schaden, der nicht eine gewisse, nach pro Centen bestimmte, Größe erreichte, nicht ersetzte. Diese Clausel „frei von — pro Cent Beschädigung“ ist also im Grunde nur eine Ausdehnung des gesetzlichen Princips, nach welchem der Assecuradeur von kleinen Schäden frei ist.

Der Sinn der Clausel, so wie man sie jetzt versteht, ist dann einfach der, daß der Versicherer von jeder Beschädigung, wo er „frei von Beschädigung,“ und von einem Schaden, der die angegebene Zahl der Procente nicht übersteigt, wo er frei von — pCt. zeichnete, befreit ist, also nur die Gefahr des gänzlichen Unterganges oder resp. einer größeren Beschädigung trägt. Wenn nicht, wie z. B. in Frankreich, (§. 619) das Gesetz einen Unterschied macht, oder der Con-

---

1) Vergl. *Casaregis* discursus legales disc. 47. n. 4. *Targa* ponderazione cap. 52. *Valin* l. c. sur l'art. 47. h. t. p. 114. *Emerigon* l. c. p. 662. Etwas abweichend Beneke System III. S. 287. *Beneke* principles p. 340 i. f. 341. S. auch *Baldasseroni* l. c. tom. IV. tit. VIII. n. 2. p. 188.

tract selbst gewisse Distinctionen aufstellt, so kann man bei der Clausel „frei von Beschädigung“ auch keinen Unterschied zwischen größerer und kleinerer Beschädigung aufstellen wollen [2]), sondern muß den Versicherer von jeder Beschädigung frei sprechen, wie denn auch bei der beschränkten Clausel natürlich der Versicherer von der Beschädigung frei ist, so weit sie nicht die stipulirte Zahl von pro Centen übersteigt. Denn jede Contractsbedingung ist zunächst nach den Worten zu erklären, wenn auch wirklich auf historischem Wege sich eine Entstehung nachweisen läßt, die auf einen anderen Sinn hinweisen kann. Die Worte sind aber hier allgemein und dürfen daher nicht durch die Interpretation restringirt werden. Wenn man dagegen sogar die Gefahr eines Betruges anführt, in sofern nun der Versicherte ein Interesse dabei habe, daß ein entstehender Schade ein totaler werde, so streitet dieß theils gegen die Regel quisque praesumitur bonus etc. theils aber könnte es höchstens ein Grund der Politik seyn, und den Assecuradeur bewegen, von der Clausel einen seltnen Gebrauch zu machen oder sie zweckmäßig einzurichten.

In der That giebt es eine wesentliche Beschränkung der Wirkung der Clausel. Die Härte nämlich, die offenbar darin gefunden werden mußte, wenn eine Contractsbedingung, die nur zum Zweck hatte, den Assecuradeur von Schäden zu befreien, die, wenigstens theilweise, der Natur des versicherten Gegenstandes zuzuschreiben waren, dem Versicherten seinen Anspruch auf Ersatz nehmen sollte, auch da, wo offenbar ein wirklicher Seeunfall vorlag, veranlaßte es, daß, zunächst in England, dann auch in anderen Ländern die Assecuradeurs, wo sie sonst Freiheit von Beschädigung in Anspruch nahmen, für diese doch in dem Falle aufkommen zu wollen erklärten, wenn sie Folge einer Strandung war. Daher entstand die Clausel „frei von Beschädigung (von — pCt. Beschädigung) außer im Strandungsfalle.“ Was unter dem Ausdrucke „Stranden“ im Assecuranzrechte zu verstehen sey, ist bereits oben (§. 598) erläutert. Hier ist nur die Wirkung dieses Zusatzes zu der Clausel zu untersuchen. Diese ist denn nun keine andre, als die schon in den

---

2) S. darüber *Emerigon* l. c. ch. XII. sect. 46. p. 670. sq. *Valin* l. c. sur l'art. 47. h. t. p. 114. sq. *Casaregis* l. c. disc. 47. Targa l. c. n. 18. *Baldasseroni* l. c. tit. 8. per tot. *Piantanida* l. c. tom. II. p. 297. n. 157. sq.

Worten liegende, daß, auch wo der Assecuradeur sonst von Beschädigung oder von von einem gewissen Grade derselben frei ist, er doch dafür aufkommt, wenn das Schiff gestrandet ist. Es kann daher hier, hinsichtlich der Interpretation der Clausel nur eine Frage entstehen, nämlich die, ist es, damit der Versicherer zur Ersetzung eines Schadens verpflichtet sey, hinreichend, daß das Schiff gestrandet sey, oder muß gerade die Strandung die Ursache des Schadens seyn[3])? Auf den ersten Blick scheint das letztere viel für sich zu haben. Allein, da die Worte der Clausel dahin gehen, daß der Assecuradeur für den Schaden aufzukommen habe, wenn das Schiff strandete, so muß man sich für ersteres erklären, und so wird auch die Clausel verstanden[4]). In der That ist auch nicht zu läugnen, daß eine Strandung, auch wo sie nicht erweislich einen Schaden unmittelbar veranlaßte, doch von wesentlichem Einflusse auf das fernere Schicksal eines versicherten Gegenstandes seyn kann; in sofern durch Naßwerden, durch nicht sogleich ersichtliche Beschädigung ꝛc. eine Waare für spätere Beschädigung empfänglicher geworden seyn kann, so wie auch häufig die Entstehung eines Schadens nicht mit Sicherheit ausgemittelt werden kann.

Eine andre Beschränkung der Bedingung, die freilich auch oft contractlich ausgesprochen ist, liegt schon in der Natur der Sache. Die Entstehung der Clausel, so wie auch im Deutschen der Wortsinn zeigt nämlich deutlich, daß die Befreiung nur von einer Beschädigung verstanden werden kann. Unter Beschädigung ist aber im eigentlichen Sinne eine Verminderung des Werthes in Folge eigentlicher Seeunfälle zu verstehen. Daher fallen dem Assecuradeur alle außerordentlichen Kosten, die Folge solcher höheren Gewalt sind, welche nicht im engeren Sinne zur Seegefahr gehört, allerdings zur Last. Namentlich befreit ihn die Clausel nicht von der Havarie grosse[5]). Diese Frage hat früher zu Streitigkeiten geführt. Diese

---

3) Vergl. *Stevens* on average part. IV. art. 4. n. 3. *Beneke* principles p. 470. *Phillipps* l. c. p. 484.

4) Anders in America. S. unten §. 619.

5) Andrer Meinung die, Note 2, citirten Franzosen und Italiener, wovon jedoch gewissermaßen Targa und Casaregis a. a. O. O. auszunehmen sind.

beizulegen ist denn der Clausel ein Zusatz beigefügt, nach welcher sie entweder „frei von particulairer Havarie außer im Strandungsfalle," oder „frei von Havarie außer im Strandungsfalle und der Havarie grosse" lautet. Sollte, was wohl der seltnere Fall ist, ein Schiff mit einer solchen Clausel versichert seyn, so wird die Havarie grosse, nach dem oben (§. 603) Gesagten, auch bei unbeladenen Schiffen von dem Versicherer bezahlt werden müssen. Wo, bei einer Befreiung von gewissen pro Centen, die Clausel schlechtweg frei von — pCt. lautet, tritt die Verbindlichkeit des Assecuradeurs erst ein, wenn die Beschädigung die Zahl der stipulirten pro Cente übersteigt, doch kommt es auch, namentlich in Frankreich, vor, daß die Bedingung so gestellt ist, daß die Versicherer von der Beschädigung unter der Zahl der pro Cente (s'ils ne s'elevent à — pour cent) frei sind, wo sie dann schon bezahlen müssen, wenn der Schade nur die angegebene Größe erreicht (§. 619). Ob von einer größeren Beschädigung die ausgenommenen pro Cente abzuziehen sind oder nicht, hängt zunächst von der Fassung der Clausel ab. Wo diese nicht entscheidet, wie z. B. wo sie schlechtweg „frei von — pro Cent Beschädigung" lautet, da bezahlt der Assecuradeur, aus den schon oben (§. 617) ausgeführten Gründen den Schaden, sobald er die Größe, bis zu der er befreit seyn wollte, übersteigt, ganz, und ohne den Betrag der Befreiung abzuziehen.

Von welcher Beschädigung sich bei den einzelen Artikeln die Assecuradeurs in der Regel frei zeichnen, und wie sie die Clausel interpretiren, weiset die, dieser Unterabtheilung angehängte Tabelle nach.

Der Clausel „frei von Beschädigung" correspondirt diejenige, welche bei leicht zerbrechlichen Waaren, z. B. bei Glas, Porzellan, Lichtern ꝛc. angewendet wird. Diese, „frei von Bruch" befreit in eben dem Maaße, wie die vorige von einer Beschädigung, den Assecuradeur von dem Schaden, der einer Waare durch bloßes Zerbrechen zugefügt wird. Nicht selten wird sie mit der anderen, oben erörterten Clausel in Verbindung gesetzt und so ausgedrückt „frei von Bruch und Beschädigung" wenn die Waare sowohl zerbrechlich, wie leicht verderblich ist.

2) Frei von Leccage. Es ist schon oben ausgeführt (§. 616), daß die Assecuradeurs von innnerem Verderb frei sind, und daß bei flüssigen Artikeln die Leccage zum inneren Verderbe gehöre. In=

dessen kann nicht jede Leccage für inneren Verderb gelten, weshalb auch schon oben zwischen ordinairer und Extra=Leccage unterschieden wurde. Indem nun die Versicherer von ordinairer Leccage, als der Beschaffenheit der Waare beizumessender Beschädigung, frei sind, müssen sie für die Extra=Leccage, d. h. für diejenige, welche einem Seeunfalle beizumessen ist, aufkommen. Hier aber ist es, wenn man nicht zu der, doch auch immer unsicheren, alten Theorie von kleinen und großen Unfällen seine Zuflucht nehmen will, sehr oft nicht zu bestimmen, welche Leccage der einen und welche der andern Art angehöre. Um daher Streitigkeiten zuvorzukommen, haben die Assecuradeurs eine eigne Contractsbedingung aufgestellt, nach der sie sich entweder von aller Leccage frei zeichnen, oder, bei Artikeln, die nicht im höchsten Grade dem Verlecken ausgesetzt sind, erst für dieselbe aufkommen, wenn sie gewisse pro Cente übersteigt. Die Wirkung dieser Clausel „frei von Leccage“ — „frei von — pro Cent Leccage“ ist dieselbe hinsichtlich des Verleckens wie die verwandte, „frei von Beschädigung“ hinsichtlich der Havarie particulaire. Auch hier wird oft der Zusatz gemacht „außer im Strandungsfalle,“ und viele Assecuradeurs vergüten die Leccage schon wenn ein Schiff gestoßen (§. 598) hat, wodurch denn die Clausel als aufgehoben zu betrachten, wenn ein Stranden oder Stoßen eintrat.

3) Mit der Clausel „frei von Beschädigung“ bei Waaren verwandt ist die bei Versicherungen auf Schiffe vorkommende Bedingung, daß „ein Schade nur zur Hälfte bezahlt werde, wenn das Schiff nicht gestoßen hat.“ Es scheint auch hier wohl die Idee zum Grunde zu liegen, daß zwischen größeren Unfällen (sinistres majeurs) und kleineren unterschieden werden müsse, nach der man annahm, eine Verschlechterung des Schiffes, für die nicht ein größerer Unfall als Ursache nachgewiesen werden könne, sey als eigne Abnutzung durch die Reise anzusehen, und nur Schäden, für welche eine Veranlassung der angegebenen Art erwiesen war, dem Versicherer zur Last brachte [6]). Daß darin eine Unbilligkeit gegen den Versicherten liege, mußte in die Augen fallen und so mag denn die angeführte Bedingung entstanden seyn, nach der die

---

6) Vergl. die Andeutungen bei Heise und Cropp juriſt. Abhandl. I. Seite 55.

Versicherer sich zum Ersatze der Hälfte eines Schadens überhaupt, und zur Erstattung des ganzen Schadens verpflichten, für den Fall daß ein Schiff stoßt. Was unter einem Stoßen des Schiffs zu verstehen sey, ist oben (§. 598) gezeigt; es kann aber nicht zweifelhaft seyn, daß ein Stranden des Schiffes dieselbe Wirkung haben müsse, weil in dem Größeren das Kleinere enthalten seyn muß. Die Clausel, die vorzüglich in Hamburg vorkommt, bezieht sich aber nur auf particulaire Havarie durch Seegefahr im engeren Sinne. Totaler Schade, so wie jede partielle Beschädigung für welche sich ein specielles Ereigniß, welches nicht in den Kreis der gewöhnlichen Vorfälle der Reise gehören kann, nachweisen läßt, z. B. Feuer, Anseglung ꝛc. ist, auch wo ein Schiff nicht stieß, zu Lasten des Versicherers [7]).

4) Quarantainekosten. Die gewöhnliche Quarantaine gehört, eben weil Schiffe aus denjenigen Meeren, gegen welche sie immer angeordnet ist, darauf rechnen, und ihre Frachten danach einrichten könntn, zu den gewöhnlichen Kosten der Schifffahrt, also zur Havarie=Ordinaire. Wenn aber an einem Orte ansteckende Seuchen ausgebrochen sind, so werden Schiffe, welche von diesem oder aus dessen Nachbarschaft kommen, nicht nur einer strengeren Beobachtung unterworfen, sondern es werden auch Maßregeln angewendet, um eine Ansteckung durch die Ladung oder Mannschaft zu verhindern, wodurch zuweilen sehr bedeutende Kosten entstehen. Diese, die Extra=Quarantaine und die Kosten derselben sind, als Zufall der See zu Lasten des Assecuradeurs. Um sich nun gegen diesen, oft sehr bedeutenden, Verlust sicher zu stellen, haben diese die Clausel „frei von Quarantainekosten“ eingeführt. Die Clausel, wenn sie nur so gestellt ist, hat dann aber auch nur die Wirkung, den Assecuradeur von den Kosten der Quarantaine zu befreien, diese bestehen nun, worin sie wollen und belaufen sich so hoch sie wollen. Alle übrigen Gefahren, sowohl während des Aufenthalts eines Schiffes im Quarantaine=Hafen, wie, wo etwa ein Schiff von seinem Bestimmungsorte abgewiesen, während der Reise nach der Quarantaine, bleiben zu Lasten des Versicherers.

---

7) Heise und Cropp a. a. O. S. 59. ff. §. 5. 6.

Dabei läßt es sich denken, daß eine Frage entsteht. Die beschriebene Art der Quarantaine ist unzweifelhaft eine außerordentliche, wenn sie einzeln während einer kurzen Zeit angewendet werden mußte, besonders dann, wenn zur Zeit der geschlossenen Assecuranz der Versicherte diesen Umstand noch nicht voraussetzen konnte. Wenn nun aber eine Krankheit sich besonders ausbreitet, namentlich wenn sie sich sehr lange aufhält, so wird sie gewisser Maßen gewöhnlich, und es könnte scheinen, als sey dann auch die dagegen angeordnete Quarantaine eine gewöhnliche, von der der Assecuradeur ipso jure frei sey [8]). Allein, so lange das Gesetz den Unterschied zwischen ordinairer und Extra-Quarantaine nur nach dem Umfange der ergriffenen Maßregeln festsetzt, darf man keine andere Distinction machen, als die, die gewöhnliche Observations-Quarantaine zur Havarie-Ordinaire zu zählen, die wirkliche Reinigungsquarantaine und die Kosten derselben aber dem Assecuradeur zur Last zu bringen. Es liegt darin um so weniger eine Härte für den Assecuradeur, als dieser bei Bestimmung seiner Prämie Rücksicht darauf nehmen konnte, und es ihm ja selbst frei stand, sich durch die so eben erläuterte Clausel gegen solchen Schaden zu sichern.

5) Ein Krieg trägt immer sehr bedeutend zur Erhöhung des Risico bei. Um dieser zu entgehen, sind verschiedene Clauseln erfunden worden. Dahin gehört zuerst die „frei von Kriegsgefahr“ oder, wie sie auch ausgedrückt wird, „frei von Kriegsmolestationen.“ Hier trägt der Assecuradeur alle Gefahren der Reise, mit Ausnahme derjenigen, welche durch den Krieg herbeigeführt werden. Ist also das Schiff oder die Ladung beschädigt, und wird das eine oder die andre nachher aufgebracht, so muß der Versicherer die Beschädigung ersetzen. Tritt aber der Verlust als Folge der Aufbringung, z. B. beim Einlaufen in den Aufbringungshafen ꝛc. ein, so kann man den Versicherer nicht dafür verantwortlich machen wollen. Durch eine Aufbringung wird das Risico eben so suspendirt, wie die Reise, und beginnt wieder zu laufen, wenn diese fortgesetzt wird. Hin und wieder kommt diese Clausel auch in dieser Gestalt „blos für Seegefahr“ vor. Diese Clausel ist im Grunde gleichbedeutend mit derjenigen „frei von Kriegsmolestationen,“ wenn man nur die letztere

8) Diese Ansicht sprach, bei Gelegenheit der, gegen die Cholera angeordneten, Quarantaine, wirklich ein Assecuradeur gegen mich aus.

richtig dahin versteht, daß sie den Versicherer von allen, auch nur durch mittelbare Folge entstehenden Gefahren des Krieges, als Arresten, Embargo ꝛc. auch wo diese nicht in feindlicher Absicht verfügt waren, befreit. Indessen scheint die, wohl vorgekommene, Ansicht, daß die Clausel, „frei von Kriegsgefahr“ nur die unmittelbaren Folgen eines Krieges ausnehme, gerade die Clausel „blos für Seegefahr“ veranlaßt zu haben, und dann kann man, wo ein solche Ansicht herrscht, nicht anders als der Clausel „blos für Seegefahr“ einen stärkeren Sinn unterlegen, wonach sie den Versicherer nur für die Gefahren der Seen, Häfen und Ströme verantwortlich macht, ihn aber von jeder, auch der mittelbarsten Folge eines Krieges befreit. Die Clausel „frei von Nehmung“ befreit den Versicherer nicht von der Kriegsgefahr im Allgemeinen, wohl aber hebt sie seine Verantwortlichkeit für einen durch Aufbringung entstandenen Schaden auf. Er ist also auch von Reclamekosten frei. Von der Seegefahr während der Anhaltung oder Aufbringung aber befreit ihn die Clausel nicht; so wenig wie von Anhaltungen, Arresten, Embargi, von welchen letzteren auch die Clausel „frei von Kriegsgefahr“ ihn nicht befreit, wo es von einer nicht im Kriege begriffenen Macht verhängt wurde.

Die Clausel „frei von Contrebande“ ist im Grunde eine überflüssige, indem das Verladen von Contrebande ohne Vorwissen des Versicherers schon an sich illegal ist (§. 553). Indessen kann sie von Nutzen seyn, bei Waaren, die keine wirkliche Contrebande sind, wo der Versicherer durch sie gegen die Folgen einer ungerechten Condemnation gesichert wird, für welche er sonst verantwortlich seyn würde. Die in England und America häufigere Clausel „frei von Blockade des Bestimmungsortes“ ist in ähnlicher Art zu erklären. Für die Folgen eines Blockadebruchs (Bd. III. §. 525) ist ein Versicherer schon an und für sich nicht aufzukommen verpflichtet. Wenn aber in der That kein Blockadebruch Statt hatte und eine ungerechte Condemnation eintrat, so würde in der Regel der Assecuradeur diesen Schaden ersetzen müssen. Dagegen aber sichert ihn die erwähnte Clausel, da ihr Sinn, wenn sie überhaupt einen haben soll, kein andrer seyn kann, als der, daß er von allen Folgen einer Blockade frei seyn wolle. Sie befreit ihn daher auch von der Erstattung der Reclamekosten, wenn ein Schiff wegen angeblicher Verletzung der Blockade aufgebracht aber unschuldig befun-

den und freigegeben wird. Die Clausel „frei von Nehmung im Hafen," so wie die „frei von Englischer (Französischer) Nehmung" erklären sich durch sich selbst. Nur scheint bei der ersteren zu bemerken, daß unter dem Worte „Hafen" nur der Bestimmungshafen verstanden werden könne. Soll jeder (auch der Noth=) Hafen gemeint seyn, so müßte die Clausel ausgedrückt werden „frei v. N. in Häfen." Indeß wird hiebei auf den Genius der Sprache Rücksicht genommen werden müssen, in welcher die Police geschrieben ist.

6) Eine, bei Versicherungen gegen Feuersgefahr vorkommende Clausel „frei von Aufruhr" begreift jeden Unfug, in Folge dessen Feuer entstand, also auch einen nur partiellen Aufstand eines Theils der Bevölkerung, selbst des bloßen Pöbels. Sie befreit also nicht blos von der Gefahr der Feuerstiftung bei wirklicher Empörung in politischer Absicht.

7) Die Clausel „frei von Sterblichkeit" bei Versicherungen von Negern und Thieren befreit den Assecuradeur nur vom Schadenersatze bei einem natürlichen Tode derselben; jedoch dann auch schon, wenn er erfolgte, ohne daß eine besondre Ursache nachgewiesen ist, selbst wenn sie starben, weil sie die Seereise nicht vertragen konnten.

8) Es lassen sich allerdings noch mehrere Befreiungen der Assecuradeurs denken, diese bedürfen jedoch keiner Erläuterung; und lassen sich nicht einmal alle a priori aufzählen. Bei allen nicht schon durch den Gebrauch eingeführten Clauseln, die eben durch den Gebrauch eine technische Bedeutung erlangt haben, ist dem Versicherer sowohl, wie dem Versicherten die größte Deutlichkeit zu empfehlen, und anzurathen, eine Bedingung lieber in umständlicheren Worten auszudrücken, als sich durch übel angebrachte Kürze Streitigkeiten und Processen auszusetzen.

9) Auf der anderen Seite aber kommt es auch wohl vor, daß Versicherer eine Gefahr übernehmen, von der sie nach den Gesetzen frei sind, wovon besonders die Französischen und nach deren Muster eingerichteten Policen Beispiele enthalten (§. 619). Auch hier ist nur Deutlichkeit zu empfehlen. Wo einer gesetzlichen Beschränkung des Risico entsagt werden soll, ist es zweckmäßig, das Gesetz selbst anzuführen, auf dessen Disposition verzichtet werden soll.

§. 619. Particularrechte.

Spanien. — Der Assecuradeur kommt für allen Verlust und Schaden auf, der aus einem Schiffbruche, Strandung, Sturm, zufälliger Anseglung, gezwungener Aenderung der Reise, des Courses oder Schiffes, Einlaufen in einen Nothhafen, durch Werfen, Feuer, Aufbringung, Plünderung, Krieg, Embargo, Anhaltung durch fremde Mächte, Repressalien oder aus sonst irgend einem Zufall der See entspringt [1]). Die Gefahr beginnt bei einer Versicherung des Schiffes mit dem Augenblicke, da es unter Segel geht, bei Waaren von dem Augenblicke der Abladung derselben, jedoch, wie es scheint, schon wenn sie vom Lande scheiden (desde que se carguen en la playa del puerto etc.), und endigt bei ersterem, wenn es in seinem Bestimmungshafen zum Anker gekommen, bei letzteren mit ihrer Entlöschung [2]). Ist jedoch die Dauer des Risico in der Police bestimmt, so endigt es mit dem Ablaufe der bestimmten Zeit, auch wenn die Reise fortdauert, wo dann der Versicherte sich durch eine neue Assecuranz helfen muß. Auch präjudicirt dem Versicherten ein unfreiwilliger Aufenthalt im Abgangshafen nicht, sondern der, als Anfang des Risico, stipulirte Zeitpunct wird während der ganzen Dauer eines solchen Aufenthalts prorogirt [3]). Gesetzlich befreit sind die Versicherer von den Gefahren durch freiwillige Aenderung des Schiffs, der Reise, Trennung von der Convoye, wo solche stipulirt war, von der Baratterie des Schiffers und Schiffsvolkes, innerem Verderb und Fehler der Sache, wohin auch der Mangel der gehörigen Schiffspapiere gehört, so wie von den kleinen Kosten der Schiffahrt [4]). Ist eine Ladung schlechtweg in mehreren Schiffen versichert, so steht es dem Versicherten frei, sie willkührlich in den verschiedenen bezeichneten Schiffen zu vertheilen oder in einem derselben zu verladen; nur darf nicht bei der Versicherung angegeben seyn, welche Quantität jedes Schiff einnehmen solle, wo vielmehr der Assecuradeur nur für die in jedem einzelen Schiffe versicherte Quan-

---

1) Codigo de commercio. Lib. III. secc. §. 3. art. 861. 876.
2) Cod. de com. l. c. art. 871. coll. seccion 2. ibid. art. 835.
3) Cod. de com. l. c. art. 872. 873.
4) Cod. de com. art. 862 — 865. l. c.

tität aufkommt, wenn die Ladung in einer geringeren Zahl von Schiffen versandt wird [5]). Wird ein Schiff während der Reise seeuntüchtig, und muß die Ladung in einem anderen Schiffe fortgeschafft werden, so ist die Gefahr unbedingt zu Lasten des Versicherers, geschieht dieß aber schon im Hafen, so hat er die Wahl, ob er die Assecuranz fortsetzen will oder nicht, er muß aber schon entstandene Schäden vergüten [6]). Eine Assecuranz auf Gegenstände, die zur Zeit des geschlossenen Contractes schon verloren oder respective angekommen waren, ist ungültig, wenn in dem einen Falle der Versicherte, in dem anderen der Assecuradeur darum wußte oder darum wissen konnte, welches letztere angenommen wird, wenn von dem Zeitpuncte des Unglücks oder der Ankunft bis zum Abschlusse der Versicherung so viele Stunden verflossen sind als der Ort des Contractes von dem des Ereignisses Spanische Meilen (leguas legales de medida española) auf dem kürzesten Wege entfernt ist; doch fällt diese Präsumtion hinweg, wenn „auf gute und böse Neuigkeiten“ versichert ist, wo der volle Beweis der gehabten Kenntniß geführt werden muß [7]). Fand dabei von der einen oder der anderen Seite Betrug Statt, so tritt außer der Criminalstrafe der Verlust der Prämie und eine Geldstrafe, zum Belaufe des fünften Theiles der versicherten Summe ein und trifft den Commissionair dieselbe Verantwortung wie denjenigen, für dessen Rechnung er die Assecuranz schloß [8]). Contractliche Befreiungen des Versicherers sind zwar gestattet, müssen aber in der Police ausgedrückt seyn [9]). Die Cadixer Police, die sich übrigens bisher der Ordonnanz von Bilbao unterwarf, nimmt von ihrem Risico alles Untergewicht, Baratterie, kleine (ordinaire) Havarie, inneren Verderb, Leccage, Bruch, Nehmung, Confiscation wegen Contrebande und dadurch entstehende Kosten aus.

Italien. — Die Police von Genua verbindet den Assecuradeur für alle nur erdenklichen Schäden. Sonst gilt hier Französi-

---

5) Art. 868. 869. eod.
6) Cod. de com. art. 870 l. c.
7) Cod. de com. l. c. §. 4. art. 893 — 895.
8) Art. 896 — 899. eod.
9) Cod. de com. l. c. §. 3. art. 861.

sches Recht. Die Assecuradeure zeichnen sich in der Regel frei von 3 pCt., bei feineren Artikeln von 5 pCt. und bei eßbaren Sachen von 10 pCt., bezahlen aber den Schaden, der an sie kommt, ohne Abzug. Die Police von Livorno bezieht sich ebenfalls auf das Französische Recht. Die Assecuradeure stehen nicht für Leccage und Bruch außer im Strandungsfalle. Häute, Felle, Wolle, Catun, Opium ist, der Usance zufolge, frei von 10 pCt. Ferner kommt der Versicherer nicht für particulaire Havarie am Casco, so wie an Salz, Taback, Getraide und andern leicht verderblichen Waaren, und für Havariegrosse erst, wenn sie 5 pCt. übersteigt, auf.

Triest. — Die Triester Police gegen alle Gefahr übernimmt jedes Risico, außer Untermaaß, Untergewicht, Leccage, inneren Verderb, Diebstahl des Schiffers und Schiffsvolkes. Sie steht jedoch für Baratterie ein. Die Assecuranz ist ungültig, wenn der Versicherte den Untergang oder der Versicherer die glückliche Ankunft wissen konnte, was präsumirt wird, wenn die Nachricht von dem Orte des Ereignisses oder dem Orte von dem die erste Anzeige kam, vor Zeichnung der Police in Triest seyn konnte, wenn man $4\frac{1}{2}$ Italienische Meilen auf die Stunde rechnet. Die Präsumtion fällt weg, wenn auf „gute oder böse Neuigkeit“ gezeichnet ist. Durch ein Uebereinkommen der Triester Compagnien vom 1. März 1823 sind gewisse Befreiungen von Havarien festgesetzt, welche in der, dieser Unterabtheilung angehängten, Tabelle angeführt sind. Bei Casco-Versicherungen sind sie von particulairer Havarie frei, und beginnt hier das Risico, wenn das Schiff unter Segel geht, und endigt, 24 Stunden nachdem es im Bestimmungshafen zum Anker gekommen ist, es dauert aber, wo die Assecuranz auf Zeit oder von Abgang bis zur Ankunft geschlossen ist, auch während des Aufenthaltes in allen Zwischenhäfen. Bei Waaren läuft das Risico von ihrer Einladung in Leichterfahrzeuge bis sie wieder am Lande sind. Wenn aber der Empfänger mit der Entlöschung säumt, so ist das Risico vierzehn Tage nach der Ankunft beendigt, es müßte denn bewiesen werden, daß die Entlöschung durch höhere Gewalt verhindert worden.

Frankreich. — Der Versicherer kommt für jeden Verlust und Schaden auf, der durch Sturm, Schiffbruch, Strandung, zufällige Anseglung, gezwungene Aenderung der Reise, oder des Schiffes, Werfen, Feuer, Nehmung, Plünderung, Anhaltung, Krieg, Re-

pressalien oder durch irgend einen anderen Seezufall entsteht [10]), in sofern nicht ein andres bedungen ist [11]). Es gehören dahin auch alle durch solche Vorfälle entstehenden außerordentlichen Unkosten [12]). Man macht hier, — was bei der Lehre vom Abandon wichtig wird, — einen Unterschied, indem man bei dem Schiffbruche den bris vom naufrage unterscheidet. Naufrage, auch bris absolu genannt, ist der völlige Untergang des Schiffes, so, daß dieses als Schiff zu existiren aufhört (also auch wo die Trümmer gerettet werden dem); entgegen steht dann der bris partiel, wo das Schiff durch Stoßen gegen einen fremden Körper (also auch gegen Klippen, Pfähle, Eis) eine Oeffnung erhält, die Wasser einläßt. Echouement ist, wenn ein Schiff auf einen flachen Grund geräth und fest sitzt. Dann ist es entweder echouement fans bris, wenn es unbeschädigt abkommt, oder echouement accompagné de bris, wenn der entgegengesetzte Fall eintritt [13]). Versehen des Versicherten sind so wenig, wie Baratterie des Schiffers und Schiffsvolkes zu Lasten des Assecuradeurs [14]). Unter baratterie versteht man hier sowohl Verbrechen wie Versehen des Schiffers und seiner Leute [15]), und zwar nach der Theorie alle Versehen, die einen Schiffer seinem Rheder oder den Befrachtern verantwortlich machen. Indessen gestattet das Gesetz, daß der Assecuradeur durch ausdrückliche Stipulation auch diese Gefahr übernehme, was in der That schon in den gedruckten Formularen mancher Policen geschehen ist [16]).

---

10) Code de commerce art. 350. coll. Ord. de la marine art. 26. h. t.

11) *Boulay-Paty* l. c. tome IV. p. 11.

12) *Estrangin* sur Pothier l. c. sur n. 49. *Boulay-Paty* l. c. p. 12.

13) Vergl. *Emerigon* l. c. p. 400. *Boulay-Paty* l. c. p. 13. 14.

14) Code de comm. art. 351. 353.

15) In dem Entwurfe des code von 1801 war nur gesagt „Lassureur n'est pas tenu des pertes arrivées etc. par la prevarication connu sous le nom de baratterie" etc. Dagegen erklärt sich die cour de Rennes und der code selbst sagt daher l'assureur — — des prevarications et fautes du capitaine et de l'equipage connus sous l'expression de baraterie de patron. Vergl. Observations de la cour de Rennes I. p. 352. *Boulay-Paty* l. c. p. 62. sq.

16) Schlechtweg für baratterie verbinden sich die Policen von Paris und zwar der cercle commercial d'assurances mit Ausnahme der

Von Schaden durch inneren Verderb, wohin auch der durch Stran=dung entstehende Schade gehört, wenn Waaren sich selbst anstecken und der Schiffer um das Feuer zu löschen auf einen Strand segelt [17]), ist gleichfalls der Versicherer frei. Aus der Vorschrift, daß Waaren, die dem inneren Verderbe oder der Leccage unter=worfen sind, in der Police specifisch benannt werden müssen [18]), folgt, daß wenn der Versicherte ihre Natur kennt, wo diese specifische Angabe statt fand, oder der Versicherte in der Police erklärte, er wisse nicht, welche Waaren er erhalte, der Assecuradeur für jeden Schaden aufkommen müsse. Doch enthalten fast alle Policen Be=freiungen von gewissen pro Centen von Beschädigung, wie sie in der angehängten Tabelle (§. 621) angegeben sind, und Befreiung von ordinairer Leccage, entweder schlechtweg oder „außer im Stradungs=falle [19]),“ so wie auch fast alle „frei von Quarantainekosten“ sind. Zum inneren Verderbe gehört auch Seeuntüchtigkeit des Schiffes, wo sie nicht durch einen Seeunfall entstand; was nicht angenommen wird, wenn nicht vor der Abreise das Schiff gehörig besichtigt und tüchtig befunden ist [20]), wiewohl auch bei gehöriger Besichtigung die Versicherer den Gegenbeweis führen dürfen [21]). Der Assecura=

---

infidelité du capitaine qu'il a choisi, wenn der Rheder der Ver=sicherte ist, ferner Hav., Nant., Rou. Für prevarications et fautes die Policen von Bord. und Marf., letztere jedoch nur bei Französischen Schiffen.

17) Code de comm. art. 352. coll. ord. de la marine art. 29. h. t. (III. 6). Wegen des angeführten Falles siehe *Emerigon* l. c. ch. XII. sect. 17. §. 4. p. 436.

18) Code de comm. art. 355. coll. ord. de la mar. art. 31. h. t.

19) Schlechtweg Marf., Paris (comp. gen. und comp roy.); außer im Strandungsfall Bord., Hav., Paris (cercle comm. und ass. part). Echouement avec bris fordern, um verbindlich zu werden die Policen von Marf. und Nant. Bruch und Leccage werden der Beschädigung analog behandelt.

20) Arg. art. 3. 4. de l'ordonnance du roi du 17. Août 1799. Wegen der, noch 1778 über diese Fragen statt gehabten, Controversen vergl. *Emerigon* l. c. p. 582. sq. *Boulay-Paty* l. c. IV. p. 259. sq. Noch jetzt ist gegen den im Text ausgesprochenen Satz *Estrangin* l. c. p. 434.

21) Arg. art. 297. du code de comm.

deur kommt nie für die kleinen Kosten der Schifffahrt auf[22]) Ist eine Assecuranz geschlossen, nachdem der Gegenstand derselben bereits untergegangen oder angekommen war, so ist sie ungültig, wenn der Versicherte den Untergang, der Assecuradeur die Ankunft wußte, und wird die Wissenschaft ohne Zulassung des Gegenbeweises präsumirt, wenn die Nachricht zur Zeit der Zeichnung der Police angekommen seyn konnte, wenn man für die Entfernung von dem Orte des Ereignisses oder dem Orte, wo zuerst die Nachricht anlangte, anderthalb Lieues auf die Stunde rechnet. Doch fällt die Präsumtion weg, wenn die Assecuranz „auf gute oder böse Neuigkeiten“ lautet[23]), wie denn auch die mehrsten Policen ausdrücklich darauf verzichten[24]). Ist eine Assecuranz auf Güter in mehreren benannten Schiffen so geschlossen, daß angegeben ist, welche Quantität in jedem einzelen Schiffe verladen werden solle, und wird nun die ganze Ladung in ein einziges oder eine geringere Zahl von Schiffen, als angegeben, verladen, so kommt der Assecuradeur, selbst wo alle bezeichneten Schiffe untergingen, doch nur für die, in jedem einzelen Schiffe gezeichnete Summe, nicht also für die ganze Ladung auf[25]). Die Gefahr fängt bei Schiffen an in dem Augenblicke, wo sie unter Segel gehen, bei Waaren von ihrer Verladung im Schiffe oder in Leichterfahrzeugen, in welchen sie an Bord gebracht werden, und

---

22) Code de comm. art. 354. coll. art. 406.

23) Code de comm. art. 365 — 367.

24) So die Police von Bord., Marf., Nant. (nicht ausdrücklich aber durch die Worte „l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles“), Paris (alle wie Nant., nur die Police der comp gen. ausdrücklich.)

25) Code de comm. art. 361. coll. Ord. de la marine art. 32 h. t. Der Sinn dieses Satzes zeigt sich in Zahlen: Einer versichre für 50,000 Mark Waaren in 5 Schiffen A. B. C. D. E, in jedem für 10,000 Mark zu verladen. Nun werde die Ladung in den Schiffen A und B, in jedem für 25,000 Mark verschifft. Alle 5 Schiffe gehen unter. Hier bezahlt der Versicherer nur 20,000 Mark; nämlich auf jedes der beiden Schiffe 10,000 Mark und ristornirt die Prämie für die 30,000 Mark, welche in den drei anderen Schiffen hätten verladen werden sollen. — Man sieht übrigens, daß das Spanische Handelsgesetzbuch sich vollständiger über diese Frage ausdrückt.

endigt bei ersteren, wenn sie in ihrem Bestimmungshafen zum Anker gekommen oder festgemacht sind, bei letzteren wenn sie wieder ans Land gekommen sind [26]). Ist aber die Versicherung auf Zeit gemacht, so endigt das Risico mit Ablauf der Zeit für welche die Assecuranz geschlossen wurde, und zwar jetzt, die Reise möge benannt seyn oder nicht [27]). Doch bestimmen die Policen den Anfang des Risico bei beladenen Schiffen anders. Die Policen von Havre, Rouen und Paris lassen es von Einnahme der Ladung bis 24 Stunden nach der Ankunft im Bestimmungshafen laufen, die von Bordeaux dagegen von Einnahme der Ladung bis dreißig Tage nach der Ankunft, die von Nantes bis zur völligen Entlöschung, die aber nicht über dreißig Tage dauern darf. Nach beiden aber erlischt das Risico, es mögen dreißig Tage verstrichen seyn oder nicht, in dem Augenblicke da mit dem Einnehmen einer Retourladung der Anfang gemacht wird. Noch ist zu bemerken, daß bei Reisen nach Ostindien, wo die Assecuranz in einer Prämie für Hin- und Her-Reise geschlossen ist, die Policen von Nantes und der Pariser compagnie des assurances generales dem Versicherten einen sechsmonatlichen, die von Bordeaux und Havre aber einen achtmonatilchen Aufenthalt von der Ankunft im Bestimmungsorte an gestatten, nach deren Ablauf bis zum zwölften Monat (inclusive) die Prämie mit $\frac{1}{2}$ pCt. monatlich verbessert wird. Dauert der Aufenthalt länger als zwölf Monate, so ist das Risico erloschen.

Holland. — Der Assecuradeur kommt auch hier für jede Gefahr auf, sie möge Namen haben, wie sie wolle. Frei dagegen ist er von willkührlicher Veränderung des Schiffs, der Reise oder des Courses, bei Gütern jedoch nur, wenn der Versicherte darum wußte. Er steht ferner nicht für Versehen des Versicherten, und bei Cascoversicherungen, so wie, wo die versicherte Ladung dem

---

26) Code de comm. art. 341. coll. art. 328.

27) Art. 363. eod. Die Ord. de la marine art. 35. h. t. (III. 6) machte einen Unterschied, so daß, wo die Reise nicht benannt war, das Risico durch den Ablauf der Zeit beendigt war, wo aber dieß geschehen war, der Assecuradeur die Gefahr der ganzen Reise trug, und nur eine Verbesserung der Prämie erhielt, wenn sie nicht in der stipulirten Zeit beendigt war.

Eigner des Schiffes gehört, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, nicht für Betrügereien des Schiffers ein [28]). Die Policen von Amsterdam, Antwerpen und Rotterdam übernehmen, nach den jetzt gebräuchlichen Formularen, dieses Risico unbedingt. Wo die Lieferungszeit der versicherten Güter im Frachtbriefe bestimmt ist, haftet der Assecuradeur, sofern nicht ein andres bedungen ist, nicht über diese Zeit hinaus, wie ihn auch bei Versicherungen auf Binnengewässern kein den Gütern zustoßender Schade trifft, wo diese auf anderem als dem gewöhnlichen Wege transportirt werden. Bei fließenden Artikeln ist der Assecuradeur frei von Leccage, außer wo das Schiff stieß, strandete oder Schiffbruch litt. Bei Versicherung der oben (§. 616. 618.) genannten Artikel, ist der Assecuradeur frei von 10 pCt. Beschädigung, wenn sie nicht specifisch in der Police bezeichnet sind. Doch enthalten die Policen darüber größtentheils andre Bestimmungen, die unten in der Tabelle nachzusehen sind. Die Clausel „frei von Havarie“ befreiet den Assecuradeur nur von particulairer Havarie, diejenige „frei von aller Havarie“ auch von der Havarie grosse, außer in den Fällen in welchen Abandon statt findet. Die Bedingung „frei von Kriegsmolest“ hebt das Risico auf, sobald der Gegenstand der Versicherung durch solchen angehalten, aus dem Cours gebracht oder beschädigt wird oder untergeht, wo aber bedungen ist, daß der Versicherer, der frei von Molest ist, den gewöhnlichen Risico tragen will, so haftet er für die Seegefahr bis das Schiff im Aufbringungshafen zum Anker gekommen ist. Ist nicht bestimmt nachzuweisen, daß in diesem Falle der Schade durch den Kriegsmolest enstanden ist, so streitet die Vermuthung für einen gewöhnlichen Seezufall, und der Assecuradeur bleibt verantwortlich. Wird ein „frei von Kriegsmolest“ versichertes Schiff vor seinem Abgange im Hafen besetzt oder angehalten, so erlischt das Risico [29]). Werden Waaren in verschiedenen benannten Schiffen so versichert, daß die in jedem einzelen Schiffe zu verladende Quantität angegeben ist, und wird nun die Waare in einer geringeren Zahl von Schiffen verladen, so haftet demungeachtet der Assecuradeur nur für diejenige

---

28) Niederländ. Handelsgesetzb. B. II. Tit. IX. Abth. V. Art. 82 — 87.

29) Dasselbe a. a. O. Art. 89 — 97.

Summe, welche auf die Schiffe, die die Ladung wirklich einnahmen, versichert ist, wenn auch alle benannten Schiffe untergingen [30]). Der Versicherte muß im Falle eines Schiffbruchs, einer Nehmung u. dgl. für die Rettung und resp. Freimachung sorgen und muß ihm der Assecuradeur die Kosten, selbst wenn sie vergeblich aufgewendet wurden, ersetzen. Er muß dabei alle mögliche Diligenz anwenden, ist aber außer Verantwortung für die Handlungen seines Bevollmächtigten, wenn er dazu seinen gewöhnlichen Correspondenten oder eine andre in gutem Rufe stehende Person wählt [31]). Ist zur Zeit der geschlossenen Assecuranz der Gegenstand derselben schon untergegangen oder glücklich angekommen, so ist die Versicherung ungültig, wenn der Versicherte den Schaden oder der Versicherer die Ankunft mußte, was präsumirt wird, wenn die Nachricht von dem Orte des Ereignisses oder dem Orte, an welchen die erste Nachricht gekommen, zur Zeit der Zeichnung der Police angelangt seyn konnte, wenn man die Entfernung annimmt, und eine halbe geographische Meile (15 = 1 Grad) auf die Stunde rechnet [32]). Die Gefahr beginnt bei Schiffen in dem Augenblicke wo der Schiffer mit Einnahme der Ladung oder des Proviant, oder, wo er unbeladen abgeht, des Ballast anfängt, bei Waaren, von ihrer Ankunft an der Werft oder Kaje von welchen sie verladen werden, und endigt bei ersteren mit der völligen Entlöschung oder bei unbeladenen Schiffen 21 Tage nach der Ankunft, bei letzteren 15 Tage nach der Ankunft am Bestimmungsorte, oder mit ihrer Entlöschung bis ans Ufer, wenn diese früher beendet ist. Bei einer Assecuranz auf Hin- und Herreise oder auf mehrere Reisen endigt das Risico des Versicherers auf Casco 21 Tage nach Ankunft in dem letzten Hafen, oder mit der völligen Entlöschung daselbst [33]). Bei einer Assecuranz auf Güter „gegen alle Gefahr“ läuft das Risico auch im Nothhafen, bis entweder die Reise gänzlich eingestellt ist, oder der Versicherte erklärt hat, daß die Güter nicht wieder verladen werden. Ebenso läuft das Risico bei der Assecuranz auf Güter bis zu deren völligen Entlöschung, wenn

---

30) Ebendas. Art. 105.
31) Niederländ. Handelsgesetzb. a. a. O. Art. 109. 110.
32) Dasselbe a. a. O. Abth. II. Art. 31. 32.
33) Dasselbe a. a. O. Abth. IV. Art. 66—69.

ohne seine Schuld der Schiffer oder Versicherte durch genügenden Grund am Löschen verhindert wurde, auch wo dieses nicht in 15 Tagen beendet war [34]). Bei Frachtversicherungen und Assecuranzen auf imaginairen Gewinn, beginnt und endigt das Risico wie bei Gütern und bei Assecuranzen auf Bodmerei mit dem Augenblicke, wo die Gefahr des Bodmereigebers anfängt und endigt [35]). Wird, nach Anfang des Risico die Reise eingestellt, so läuft die Gefahr bei Gütern 15, bei Schiffen 21 Tage nach Einstellung der Reise [36]).

England. — Die Englische Police specificirt die gewöhnlichsten Gefahren, setzt dann aber die sogenannte allgemeine Clausel (general clause) hinzu, durch welche der Versicherer für alle erdenklichen Gefahren verantwortlich wird, die allerungewöhnlichsten nicht ausgeschlossen [37]). Nur muß die Gefahr eine außerhalb des Gegenstandes der Versicherung liegende seyn. Unter der Seegefahr wird hier jede Gefahr der Winde, Wellen, Felsen, Klippen und Anseglung begriffen und die „general clause“ begreift alle anderen unvermeidlichen Zufälle, außer Anhaltung und Nehmung; so daß es für einen Seezufall, oder wenigstens unter die allgemeine Clausel kommend angesehen wurde, wie durch Versehen auf ein Schiff geschossen war, welches für ein feindliches angesehen war [38]). Ebenso kommt, nach einer Entscheidung Lord Mansfields, Ansegelung nicht blos dann in die Cathegorie der Seezufälle, wenn sie rein zufällig war, sondern auch, wo sie durch die Schuld des Schiffers oder Schiffsvolks eines anderen Schiffes geschah [39]). Dagegen wird Schade durch Ratzen oder Würmer, selbst während eines unfreiwilligen Aufenthalts des Schiffs, nicht als „peril of the sea“ oder „extraordinary loss“ angesehen [40]). Aufenthalt durch Eis ist keine

---

34) Ebendas. Art. 70. 71.

35) Ebendas. Art. 72. 73. 77.

36) Niederl. H. G. B. a. a. O. Art. 76.

37) *Molloy* l. c. book II. ch. VII. §. 7. *Marshall* loco cit. book I. ch. VI. §. 2.

38) Vergl. *Park* l. c. p. 105. *Marshall* l. c. p. 487. — S. auch Cullen c. Butler.

39) Smith c. Scott. *Taunt* reports IV. p. 126.

40) Hunter c. Potts. *Campbell* rep. IV. p. 203. Rohl c. Parr. *Espinasse* rep. I. p. 444.

Seegefahr [41]). Außerordentliche Unkosten im Nothhafen, wohin aber in der Regel Volkshauer und Kosten der Equipage während des Aufenthalts nicht gehören [42]), sind zu Lasten des Versicherers. Das Boot ist Theil des Schiffes, der Verlust desselben, wenn es nur gehörig festgemacht war, ist dem Versicherer zur Last zu bringen [43]). Seeraub, wohin auch Plünderung oder Beschädigung durch aufrührerischen Pöbel, so wie Meuterei des Schiffsvolkes gehört, fällt dem Versicherer zur Last, dagegen ist einfacher Diebstahl ohne überwiegende Gewalt kein peril of the sea, weil es zur seaworthiness of the ship gehört, daß es gehörig bemannt und bewacht werde, um Diebstahl zu verhindern [44]). Die Police specificirt auch Kriegsgefahr. Daher wird der Versicherer verantwortlich gemacht, wenn neutrales Eigenthum von Captoren der Regierung zu der die Versicherer gehören, aufgebracht wird [45]). Anhaltung, Aufbringung, Embargo, letzteres auch wo eine fremde Regierung es verhängt, ist peril of the sea (im weiteren Sinne) [46]), nur muß nicht die Regierung des Versicherten selbst es verfügt haben, weil er „Theilnehmer ihrer Handlungen ist," und also Schaden fordern würde, den er sich selbst zugefügt [47]). Doch kommt der Versicherer hiefür auf, wenn der Versicherte Engländer ist, und die Englische Regierung dergleichen Maßregeln verhängt [48]). Schade in Folge einer bloßen Furcht vor der Gefahr trifft den Assecuradeur nicht, selbst das Einstellen der Reise, wo der Bestimmungshafen in die Hände des Feindes ge-

---

41) Everth c. Smith *Maule* et *Selvin* rep. II. p. 278.

42) Plummer c. Wildmann iidem III. p. 482. In da Costa c. Newnham, wo das Schiffsvolk an dem Schiffe gearbeitet, wurde Volkshauer während des Zimmerns dem Versicherer zur Last gebracht.

43) S. *Stevens* on average part. I. ch. III. art. 4. 5.

44) Vergl. die Fälle Nesbith c. Lushington, Brown c. Smith mit Hartford c. Maynard. *Park* l. c. p. 33.

45) Anthony c. Moline. *Taunt* reports V. p. 711.

46) Blackenhagen c. Lond. ass. Co. *Campbell* l. c. I. p. 454. Rotch c. Edie. Term. rep. VI. p. 413. Page c Thompson. *Park* l. c. p. 131.

47) Conway c. Davidson. *East* reports X. p 536.

48) Page c. Thompson. *Park* l. c. p. 130.

fallen war, und deshalb die Reise verändert wurde, kam dem Assecuradeur nicht zur Last [49]); doch gilt es für eine versicherte Gefahr, wenn die Gefahr des Verlustes schon wirklich da ist, und nun Schade herbeigeführt wied, um dem Feinde den Vortheil einer Nehmung zu entziehen, wenn also z. B. ein Schiffer in dieser Absicht sein Schiff in Brand steckt [50]), oder Geld über Bord wirft [51]).

So wenig der Versicherer für die Versehen des Versicherten selbst aufkommt, so wenig ist er für diejenigen seines Bevollmächtigten verantwortlich [52]). Daher kann er auch nicht für Versehen des Schiffers, der als Bevollmächtigter des Rheders sowohl, wie des Befrachters angesehen wird, in Anspruch genommen werden [53]). Für Barattrie kommt dagegen nach der üblichen Police der Versicherer auf. Unter Barattrie (baratry) versteht man hier Spitzbüberey, Betrug und Hinterlist des Schiffers, wodurch die Schiffseigenthümer in Schaden gesetzt werden [54]). Doch scheint dieser Begriff nicht gerade streng festgehalten. Wenigstens ist in Entscheidungen angenommen, daß nicht gerade eigner Vortheil des Schiffers bezweckt, oder Bosheit gegen die Eigner von Schiff und Ladung erforderlich sey, sondern schon Uebertretung derjenigen Gesetze, denen ein Schiffer folgen muß, zumal in Dingen, die seinem Urtheile nicht anheim gestellt sind, genüge, um einen Fall zur Barattrie zu machen, wes-

---

49) Lubboek c. Rowcroft. *Espinasse* rep. V. p. 40. Forster c. Christie *East* l. c. XI. p. 205. Parkin c. Tunno. ibid. p. 59. In Blackenhagen c. London assurance comp. (*Campbell* l. c. I. p. 454) sprach Lord Ellenborough dasselbe Princip aus, und Lord Mansfield war seiner Meinung, die Jury äußerte zwar eine andre Ansicht, das Gericht aber setzte diese bei Seite.

50) Gordon c. Bimmington. *Campbell* l. c. I. p. 123.

51) Butler c. Wildmann. *Barnwell* rep. III. 398.

52) Bell c. Carstairs *East* l. c. XIV. p. 382.

53) Hodgson c. Malcolm New reports II. p. 336. Gregson c. Gilbert Phyn c. royal exchange assur. comp. Term rep. VII. p. 501. Vergl. übrigens *Park* l. c. p. 103. *Marshall* l. c. p. 690.

54) Die allgemeine Definition in Postlethwaith dictionnary s. v. assurance. Damit übereinstimmend Lockyer c. Offley. term rep. I. p. 259. Phyn c. Roy. exch. assur. comp. ibid. VII. p. 505. Vallejo c. Wheeler. *Cowper* rep. p. 154. Earle c. Rowcroft *East* l. c. VIII. p. 126.

halb der Begriff nicht geändert wird, auch wenn der Schiffer zum Nutzen seiner Rheder zu handeln glaubte [55]). Dem Vagen in dem Principe sind dann auch wohl manche der verschiedenartigen Entscheidungen zuzuschreiben. So ist Abweichung von der Reise im Allgemeinen, und wo sie aus Unwissenheit oder zum vermeinten Vortheile der Rheder geschah, nicht Baratterie, wohl aber, wo sie zum Privatnutzen des Schiffers geschah [56]). Baratterie ist es ferner, wenn der Schiffer die Zollgesetze zu umgehen sucht [75]); wenn er zum Anker geht, um in eignen Geschäften ans Land zu gehen [58]), wenn er nach Prisen jagt [59]), wenn er, um eine Ladung billiger einzukaufen, sein Schiff einer Gefahr, durch Feinde genommen zu werden, aussetzt [60]), wenn er nach einem feindlichen Hafen segelt [61]), wenn er smuggelt [62]), wenn er, der Ordre des Lootsen entgegen, einen guten Wind verliegt, und mit einem schlechten Winde segelt [63]), wenn er mit dem Schiffe durchgeht [64]), wenn er ein Embargo bricht [65]). Es gehört aber wesentlich zum Begriffe der Baratterie, daß die Handlung die es seyn soll, ein Unrecht gegen den Schiffseigner enthalte und daher daß sie ohne dessen Wissen begangen war [66]). Daher kann dieser selbst, so wie der Schiffer der Eigner des Schiffs ist, gegen sich selbst keine Baratterie begehen [67]). Dabei ist der Begriff von Schiffseigner nicht außer Acht zu lassen. Es ist schon

---

55) So in Earle c. Rowcroft not. 54 cit.

56) Stamma c. Brown (s. East l. c. VIII. p. 136.) Phyn c. royal exch. ass. co. (Note 54. cit.) verglichen mit Vallejo c. Wheeler not. 54. cit.

57) Knight c. Cambridge citirt in den Note 56. angeführten ersten und dritten Fällen.

58) Ross c. Hunter term rep. IV. 33.

59) Moss c. Byrom ibid. VI. p. 379.

60) Earle c. Rowcroft. (not. 54. cit.)

61) Goldsmith c. Whitmore *Taunt* l. c. III. p. 508.

62) Havelock c. Hancil. term rep. III. p. 277. Vallejo c. Wheeler (not. 54.)

63) Heyman c. Parish *Campbell* l. c. II. p. 149.

64) Faulkner c. Ritchie *Maule & Selwyn* rep. II. p. 290.

65) Robertson c. Ewer. term. rep. I. p. 127.

66) Nutt c. Bourdieu term. rep. I. p. 323.

67) Lewen c. Suasso. Ross c. Hunter ibid. IV. p. 33

an einem anderen Orte (Bd. III. Seite 531. ff.) gezeigt, daß in England unter Umständen der Befrachter eines Schiffes als Eigenthümer für die Reise angesehen wird. In solchen Falle daher, z. B. wo das ganze Schiff für die Reise vermiethet war, wo der Frachtcontract von der Art war, daß der Befrachter die völlige Controlle über Schiffer und Schiffsvolk hat, kann eine Handlung Baratterie seyn, ungeachtet der eigentliche Eigenthümer des Schiffes zu derselben seine Zustimmung gab; nicht aber, wenn der Befrachter darin consentirte [68]). Daher kann der Schiffer rücksichtlich des Afterbefrachters keine Baratterie begehen, wo der Miether eines ganzen Schiffes, der dieses wieder auf Stückgüter verfrachtete, darum wußte [69]). Auch für Verbrechen und Betrug des Schiffsvolks, die sich nicht verhindern ließen, kommt der Assecuradeur auf, nicht aber für kleine, leicht zu verhindernde, Veruntreuungen. Er ist also verantwortlich, wo das Schiffsvolk den Schiffer zwang, die Reise zu verändern [70]), wo es den Schiffer überwältigt und das Schiff wegsetzt [71]), wogegen Smuggeln der Matrosen, was der Schiffer verhindern konnte, keine Baratterie ist [72]). Doch ist in einem Falle der Assecuradeur verantwortlich gemacht, wo Feuer durch die Nachlässigkeit des Steuermanns entstanden war, und in einem andern, wo Güter (in Böten) durch die Unachtsamkeit der Seeleute verloren wurden [73]). Fehler des versicherten Gegenstandes und innerer Verderb ist auch hier nicht zu Lasten des Versicherers. Daher ist der Assecuradeur frei, wenn ein Schiff nicht seetüchtig ist. Zur Seetüchtigkeit (seaworthiness) eines Schiffs gehört, daß der Körper desselben stark und dicht, daß es von der gehörigen Bauart sey, um die Reise machen zu können, also daß es mit Seegeln, Takelage, Ankern und Tauen gehörig ver-

---

68) Vallejo c. Wheeler not. 54. cit. Everth c. Hannam. *Marshall* l. c. II. p. 339.

69) Hobbs c. Hannam Campbell rep. III. p. 93.

70) Elton c. Brogden. *Park* l. c. p. 142. Driscol c. Passmore *Bosanquet* and *Puller* rep. I. p. 200.

71) Toulmin c. Anderson *Taunt* reports I. p. 227.

72) Pipon c. Cope *Campbell* reports I. p 434.

73) Busk c. Roy. exch. co. *Barnwell & Alderson* rep. II. p. 73. Walker c. Maitland ibid. V. 171.

sehen sey, daß es hinlänglich mit Proviant versehen sey [74]). Das Schiff muß ferner gehörig bemannt seyn, d. h. der Schiffer muß ein Mann von hinlänglichen Fähigkeiten, und die Besatzung muß hinlänglich zahlreich und fähig seyn [75]). Das Schiff muß ferner auf dem Reviere oder wo es sonst üblich, einen Lootsen haben [76]). Das Schiff muß mit den erforderlichen Papieren versehen seyn [77]). Indessen verlangt man nur, daß ein Schiff im Anfange seiner Reise seetüchtig sey, weshalb es weder schadet, wenn es während derselben untüchtig wurde, noch wenn es vorher, im Hafen, nicht im Stande war [78]). Die Seetüchtigkeit des Schiffes wird präsumirt, weshalb den Versicherern der Beweis des Gegentheils, wo sie dieses behaupten, obliegt [79]); wenn aber ein Schiff ohne nachzuweisenden besonderen Unfall bald nach der Abreise leck oder sonst untüchtig wurde, so wird angenommen, es sey von Anfang an nicht seetüchtig gewesen [80]). Seaworthiness gehört zu den stillschweigenden warranties, ihr Mangel macht also die Assecuranz unbedingt ungültig. Der Assecuradeur setzt ferner voraus, daß die Reise und die Handlungsweise des Versicherten völlig legal sey, d. h. daß der

---

74) Douglas c. Scougall. *Dow* rep. IV. p. 269. Eden c. Parkinson Douglas rep. p. 732. Wedderburn c. Bell *Campbell* rep. I. p. 1. Wollff c. Clagget *Espinasse* rep. III p. 257.

75) Hucks c. Thornton Holt l. c. I. p. 30. Busk c. roy. exch. co. (not. 73.) Wilkie c. Geddes Dow. rep. III. 57.

76) Law c. Hollingsworth term rep. VII. p. 156.

77) Vergl. *Marshall* l. c. p. 177. Dieß ist so sehr erforderlich, daß der Mangel eines speciellen, nur im Africanischen Sclavenhandel erforderlichen, Papieres das Schiff unseaworthy machte in Farmer c. Legg. term reports VII. p. 186.

78) Bermon c. Woolbrige *Douglas* rep. p. 731. Watson c. Clark. *Dow* l. c. I. p. 336. Hucks c. Thornton (not. 75.) Plantamour c. Staples term reports I. p. 611. not. Mills c. Roebuck. Park l. c. p. 335. Hibbert c. Martin. Annan c. Woodman. *Taunt* l. c. III. p. 329. Forbes c. Wilson. *Park* l. c. p. 344. Lee c. Beech. ibid. p. 342. Smith c. Surridge. *Espinasse* reports IV. p. 25.

79) Parker c. Potts *Dow* rep. III. p. 23.

80) Lee c. Beach. *Park* l. c. p. 342. Douglas c. Scougall (not. 74.) Watson c. Clark *Dow* l. c. I. p. 336. Munro c. Vandam cit. l. *Park* l. c. p. 333. not.

Versicherte oder sein Bevollmächtigter nicht durch ihre Handlungen das Risico vermehren. Wenn daher der Versicherte gegen das Völkerrecht handelt, z. B. das Schiff mit falschen Papieren versieht [81]), wenn das Schiff nicht die, durch Tractaten vorgeschriebenen Papiere an Bord führt [82]), oder nicht die Neutralitäts-Documente hat [83]), wenn der Versicherte verbotenen Handel treibt, wenn er die Reise verändert, wenn er ein Embargo bricht [84]), wenn er, wo es erforderlich ist, kein Register hat [85]), und überhaupt wenn er gegen die Landesgesetze handelt, in sofern nicht der Assecuradeur dieses Risico übernommen hat, was ihm frei steht, sofern es sich um Gesetze andrer Länder handelt, nicht aber, sofern von Brittischen Gesetzen, oder vom Völkerrechte die Rede ist (s. oben §. 565.) Bei Versicherung von Bodmereyen haftet der Versicherer nicht, wo der Nehmer noch verpflichtet war, zu zahlen, also nicht, wo der Gegenstand der Bodmerey nicht durch eine Seegefahr verloren war [86]).

Von dem memorandum nach Englischem Rechte [87]). Die Englische Police enthält am Fuße die Bemerkung „Getraide, Fische, Salz, Früchte, Mehl und Saat sind frei von Havarie, außer von großer, oder wo das Schiff gestrandet ist. Zucker, Hanf, Flachs, Häute und Felle (hides and skins) sind frei von Havarie unter 5 pCt. und alle andern Güter, so wie auch Schiff und Fracht sind frei von Havarie unter 3 pCt., außer Havarie grosse oder wo das Schiff gestrandet ist.“ Die Befreiung der Assecuradeurs ist danach klar, es kommt nur darauf an, diese Bemerkung, die das memorandum genannt wird, und wonach die genannten Artikel „memoranded articles“ heißen, zu erläutern. Die Absicht dieses, im Jahre 1749 eingeführten, Memorandum ist keine andere gewesen, als die, von gewissen Graden der Beschädigung bei leicht verderblichen Gü-

---

81) Hormeyer c. Lushington. *Campbell* rep. III. p. 85.
82) Bell c. Carstairs. *East* rep. XIV. p. 374.
83) Steel c. Lacy Taunt rep. III. p. 285.
84) Parkin . Diek. *Campbell* rep. II. p. 221.
85) Marsh c. Robinson *Espinasse* IV. p. 98. Campbell c. Stein *Dow* rep. VI. p. 116.
86) Thompson c. roy. exch. ass. co. *Maule & Selwin* rep. I. p. 30.
87) *Park* l. c. ch. VI. *Marshall* l. c. book I. ch. VI. sect. 3. *Beneke* principles chapt. X. p. 462. sq. *Stevens* on average part IV.

tern frei zu seyn. Außer den darin erwähnten Artikeln zeichnen die Assecuradeurs bei Loyds „frei von Bruch“ bei Porcellan, Steinzeug ꝛc. und „frei von Leccage“ bei flüssigen Gütern, wofür sie nur aufkommen, wenn das Schiff so heftig gestoßen hat, daß die Güter aus der Lage kommen. Unter dem Ausdrucke Getraide („corn“) sind Erbsen, Bohnen, und alle anderen Hülsenfrüchte („grain“), begriffen, ja selbst Malz, aber nicht Reis [88]). Ebenso begreift Salz nicht Salpeter [89]). Doch hat die London Assecurance-Comp. Reis und Salpeter, und diese sowohl wie die Royal Exange Comp. Rum unter die Artikel aufgenommen, die frei von Havarie sind. Die Größe des Schadens, von welchem die Assecuradeurs frei sind, so wie daß die Befreiung sich nur auf particulaire Havarie bezieht, ergiebt sich aus den Worten des Memorandum. Doch bezahlen die Versicherer bei Lloyds auch Extrakosten, welche auf die Rettung oder Erhaltung des versicherten Gegenstandes verwendet wurden. Wenn ein Theil der versicherten Güter gänzlich verloren, ein Theil beschädigt gerettet wird, so muß der Assecuradeur, wenn auch der Schade die stipulirten Procente nicht beträgt, oder er ganz frei von Havarie gezeichnet hat, doch die verlornen Güter als totalen Schaden bezahlen, aber damit noch nicht die Beschädigung der geretteten [90]). Wenn aber alle einzele Gebinde geborgen sind, so ist der Assecuradeur, der frei von Havarie zeichnete, frei, auch wenn aus jedem von den Gütern weggespült ist, und wo er von 3 oder 5 pCt. frei ist, wenn nicht der Schade über die ganze Parthie vertheilt, die Procente ausmacht. Wenn eine Waare allen Werth für den Versicherten verliert, muß der Assecuradeur den totalen Schaden bezahlen, auch wo die Waare nicht gänzlich aufgehört hat, zu existiren, obgleich die Hauptsache dabei die zu seyn scheint, daß zugleich die Reise verloren sey [91]). Damit aber der Schade an den Assecuradeur

---

88) S. *Park* l. c. p. 179. Stevens l. c. art 2. — Vergl. Moody c. Surridge *Espinasse* rep II. p. 533. Scott c. Bourdillon New rep. II. p. 213.

89) Journu c. Bourdieu *Marshall* l. c. p. 224.

90) Davy c. Milford East rep. XV. p. 559.

91) Dyson c. Rowcroft *Bosanquet & Puller* rep. III. p. 474. Anderson c. Wallis *Maule & Selwyn* rep. II. p. 240. Glennie c. Lond. Ass. co. ibid. p. 371. Wilson c. Roy, exch. ass. co. *Campbell*

komme, muß er nicht nur über die ganze versicherte Waare die Zahl der Procente, für welche der Versicherer erst einsteht, betragen, sondern, es muß auch, wenigstens nach der, unter den Versicherern bei Lloyds vorherschenden Meinung, jeder einzele Schade die Summe der pro Cente betragen, ohne daß mehrere successive Unfälle gehäuft werden dürfen [92]), und zwar muß jeder Schade an sich, ohne die Unkosten der Dispache ꝛc. die pro Cente betragen [93]). Um dem Versicherten bei der Auslegung der Clausel „frei von — pCt. Havarie zu Hülfe zu kommen, sind verschiedene Clauseln erfunden, z. B. „to pay average on each package“ „on each species of goods“ „on so many hogsheads (bags etc.)“ was am Ende auf eine Police mit verschiedenen Taxen hinausläuft. Dann bezahlt der Assecuradeur den Schaden soweit er sich bei jeder einzelen Taxe auf die erforderlichen pro Cente beläuft. Ja man ging in einem Falle [94]) so weit, diese Clausel als zum Nutzen des Versicherten hinzugefügt anzusehen, und den Assecuradeur für allen Schaden an einer größeren Parthie verantwortlich zu machen, wo er sich nur bei einzelen Packagen über die Zahl der pro Cente belief, bei den übrigen aber geringer war, wo aber durch Combination beider (z. B. 2 Packen, der eine mit 8 der andre mit 2 pCt., wo frei unter 5 pCt. versichert war), der Schade über die ganze Parthei gerechnet die Summe der pro Cente erreichte. Der Begriff des Worts Stranden scheint hier noch keineswegs hergestellt zu seyn. Entschieden ist, daß es Stranden sey, wenn ein Schiff auf Pfählen festgeräth und erst flott wird, nachdem die Pfähle weggesägt waren [95]), wenn ein Schiff durch die Gewalt des Windes oder der Wellen auf

---

rep. II. p. 626. Manning c. Newnham *Park* l. c. p. 260. Thompson c. Roy. exch. ass. comp. East XVI. p. 214. Eine Vergleichung dieser Fälle ergiebt, daß überall bedeutendes Gewicht darauf gelegt ist, ob, wo die Waare, auch im höchsten Grade, beschädigt und werthlos war, das ganze Unternehmen verloren worden oder nicht, was die Erklärung Benekes a. a. O. S. S. 377. berichtigt.

92) *Stevens* l. c. p. 214. *Beneke* principles p. 473.

93) *Stevens* l. c. p. 216.

94) Hagedorn c. Whitmore. *Beneke* l. c. p. 476. *Stevens* l. c.

95) Dobson c. Bolton *Park* l. c. p. 177.

das Ufer getrieben wird [96]), wenn der Lootse das Schiff an einer unbequemen Stelle fest machte, es hier bei Eintritt der Ebbe stieß, und die Ladung beschädigt wurde [97]), wenn es auf einen Felsen stoßt, und ein Viertelstunde festsitzt [98]), wenn es freiwillig aufs Ufer gesetzt wird [99]). Kein Stranden ist es, wenn ein Schiff durch Anseglung auf den Grund fest zu sitzen kommt [100]), wenn es auf einen Felsen stoßt, aber nicht fest sitzt [101]), wenn es zur Ebbezeit auf den Grund kommt, und sich auf die Seite legt [102]). Danach ist nun zwar keine allgemeine Definition aufzustellen, das aber folgt, daß ein effectives Festsitzen erforderlich ist, ehe man einen Strandungsfall annehmen kann, wobei dann gleichgültig ist, worauf das Schiff festgerieth. Eine Frage wegen der früher die Meinungen sehr getheilt waren, ist jetzt durch das Gericht der Kings Bench dahin entschieden, daß, wo eine Strandung Statt fand, der Assecuradeur unbedingt für die Havarie aufkomme, ohne daß untersucht wird, ob sie wirklich Folge der Strandung, oder davon unabhängig sey [103]). Schließlich ist noch zu bemerken, daß jetzt sowohl die London, wie die Royal Exchange Compagnie die Clausel „or the ship be stranded" in ihrem Memorandum weglassen, also bei den memoranded articles im Strandungsfall nicht mehr für particulaire Havarie aufkommen, wie sonst.

Der Anfang der Gefahr wird in der Regel ausdrücklich stipulirt. Das jedoch scheint ausgemacht, daß bei Schiffen die schlechtweg von einem Orte ab versichert sind, das Risico erst mit dem Absegeln zu laufen anfange, und daß, wenn es schon während des Auffenthaltes an dem Orte laufen soll, die Assecuranz zu und von demselben lauten müsse [104]). Bei Gütern pflegt die Gefahr so be-

---

96) Harman c. Vaux *Campbell* reports III. p. 429.
97) Caruthers c. Sydebotham Maule & Selwyn rep. IV. p. 77. Thomson c. Whitmore Taunt rep. III. p. 227.
98) Baker c. Towry. *Beneke* l. c. p. 468.
99) Bowring c. Elmsley term rep. VII. p. 212. not.
100) Baring c. Henckie *Marshall* l. c. p. 240.
101) M'Dougle c. roy. exch. ass. comp. *Maule & Selwyn* rep. IV. p. 403.
102) Hearne c. Edmunds *Beneke* l. c. p. 469.
103) Burnett c. Kensington term rep. VII. p. 210.
104) *Marshall* l. c. Book I. ch. VI. sect. 6. n. 2.

dungen zu werden, daß sie von ihrer Verladung zu laufen anfängt. Bei Frachtversicherungen läuft das Risico von dem Augenblicke, wo etwas zur Einnahme von Gütern geschieht [105]). Das Ende der Gefahr ist bei Schiffen nach der Police in der Regel 24 Stunden, nachdem sie zum Anker gekommen, bei Gütern mit ihrer Entlöschung. Wo die Güter ausdrücklich versichert sind „untill safely landed" läuft die Gefahr auch in Lichterfahrzeugen, wenn nur von der gewöhnlichen Art, Güter zu löschen, nicht abgewichen [106]), und nicht mehr als gehörige Zeit zum Löschen gebraucht wird [107]). Merkwürdig ist es, daß Versicherungen nach Zeitbestimmungen nicht für mehr als 12 Calendermonate geschlossen werden dürfen [108]). Mehrere ganz interessante Entscheidungen können erst in der folgenden Unterabtheilung völlig verständlich werden.

Nordamerica. — Die Americanische Police stimmt in Aufzählung der einzelen Gefahren mit der Englischen überein, wie denn im Ganzen hier Englisches Recht anzuwenden ist. — Näher bestimmt, bestätigt und geändert ist dieses durch Entscheidungen in folgenden Puncten: Gegen seine eignen Handlungen kann einen Versicherten die Assecuranz nicht schützen [109]). Eben so wenig kommt der Versicherer für die Versehen der Bevollmächtigten des Eigners, als welche auch Schiffer und Schiffsvolk angesehen werden, auf [110]). Daher trifft ihn grobe Nachlässigkeit und Unwissenheit des Schiffers nicht [111]). Dagegen lautet die gebräuchliche Police gegen Baratte-

---

105) Thompson c. Taylor. term rep. VI. p. 478.

106) Strong c. Nattally New reports I. p. 16. Hurry c. Roy. exch. co. *Espinasse* reports III. p. 289. Rucker c. Lond. ass. comp. *Bosanquet & Puller* reports II. p. 432 not. Mathie c. Potts ibid. III. p. 23.

107) Noble c. Kennoway *Douglas* rep. p. 510.

108) Stat. 35. George III. c. 63. sect. 12.

109) Goix c. Knox. Earl c. Shaw. *Phillipps* treatise on the law of insurance p. 158.

110) Goix c. Low, Cleveland c. Unit. ins. co. Grim c. Phoenix insur. comp. Robinson c. Jones. *Phillipps* l. c. p. 224. sq. Ludlow c. Col. ins. co.

111) Schieffelin c. N. Y. ins. co. Bradhurst c. Col. ins. co. Vandenheuvel c. Unit. ins. co. Bohlen c. Del. ins. co. Brazier c. Clap. *Phillipps* l. c. p. 227 — 229.

rie, deren Begriff hier eben derselbe ist, wie in England [112]). Daher wurde es für Baratterie erklärt, wie ein Schiffer gegen ein Douceur Kriegscontrebande als neutrales Gut einnahm [113]), wie er in einen blockirten Hafen segeln wollte, nachdem er durch das Blockadegeschwader zurückgewiesen war [114]), wenn er verbotene Güter ladet [115]), wenn er sich einer legalen Untersuchung durch Kriegsfahrzeuge widersetzt, also auch wenn er sich frei macht [116]), wenn er, die damit verbundene Gefahr der Nehmung kennend, seine Reise fortsetzt [117]), wenn er mit dem Schiffe durchgeht [118]). Doch muß eine verbrecherische oder betrügerische Absicht zum Grunde liegen, weshalb dieselben Handlungen keine Baratterie sind, wenn ein Schiffer sie aus Unkunde oder Versehen beging [119]), wiewohl Versehen so grob seyn können, daß sie für verbrecherisch angesehen und daher der Fall als Baratterie behandelt werden kann [120]). Es ändert den Begriff der Baratterie nicht, wenn auch der Schiffer Cargadeur ist [121]), dagegen aber kann sie nicht begangen werden mit Wissen des Versicherten oder des Schiffseigners, daher kann der Schiffer sie nicht begehen, wo er selbst Eigner ist [122]). Die Frage, wer ist Eigenthümer, scheint nach Americanischem Rechte dahin zu beantworten, daß jedesmal derjenige, der über das ganze Schiff die Controlle hat, und als dessen Bevollmächtigter der Schiffer anzusehen

---

112) Wilkocks c. Unit. ins. co. Phillipps l. c. p. 230. not. Doch scheint man, nach Wiggin c. Amory hier den Begriff bestimmter zu nehmen, und wenigstens eine „gross malversation" zu fordern.

113) Crousillat c. Ball.

114) Calhoun c. Penn ins. co.

115) Suckley c. Delafield.

116) Dederer c. Del. ins. comp. Brown c. Unit. ins. co. of New-London.

117) Richardson c. Maine ins. co.

118) Marcardier c. Ches. ins. co.

119) Dederer c. Del. ins. comp. In Grim c. Phoenix ins. co. wurde Baratterie definirt, sie sey „fraudulent breach of duty in respect to the owners."

120) *Phillipps* l. c. p. 237.

121) Hendrick c. Delafield. Cook c. comm. ins. co. *Phillipps* l. c. p. 238.

122) Marcardier c. Ches. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 220.

ist, Schiffseigner für die Reise sey; so daß also der Befrachter eines ganzen Schiffes durch die Umstände Eigner desselben für die Reise seyn kann, es aber nicht nothwendig ist [123]). Gewöhnliche Vorfälle und Schäden durch die Fehler des versicherten Gegenstandes, treffen den Assecuradeur nicht. Doch kommen nach einer Entscheidung des obersten Gerichts von Pensylvanien, die Versicherer für Schaden durch Ratzen [124]), aber in Massachusetts und nach einem Formulare nicht für Schaden durch Würmer auf [125]). Das Schiff muß auch hier seetüchtig seyn. Es muß daher so gebaut seyn, daß es eine Ladung führen kann, mit allem Zubehör, auch den üblichen und tractatenmäßigen Documenten [126]), dem erforderlichen Proviant und allem was zur Reise gehört, hinlänglich versehen seyn. Der Mangel an gehörigem Vorrathe von Lichtern macht ein Schiff untüchtig [127]). Zur Seetüchtigkeit gehört ein hinlänglich erfahrner Schiffer und hinreichende Besatzung des Schiffes [128]), so wie, wo solcher gebräuchlich und zu haben ist, ein Lootse [129]). Es wird auch hier präsumirt, daß ein Schiff seetüchtig sey, so daß also der Assecuradeur das Gegentheil beweisen muß [130]), wiewohl auch hier die Präsumtion entkräftet ist, wenn das Schiff ohne besonderen Zufall gleich nach seiner Abreise unfähig wird [131]), wie man denn auch hier im übrigen nur verlangt, daß ein Schiff im Anfange der Reise seetüchtig sey [132]). Seegefahr ist wie in England zu beurtheilen, nur das ist zu bemerken, daß Volkshauer und Kost im Nothhafen hier dem Assecuradeur regelmäßig zur Last gebracht wird [133]). Die Wirkung

---

123) Vergl. Hooe c. Groverman, Taggard c. Loring, M'Intyre c. Brown, Hallet c. Col. ins. comp. Steinback c. Ogden. *Phillipps* p. 240 bis 242.

124) Garrigues c. Coxe. *Phillipps* l. c. p. 251.

125) Depeyster c. Col. ins. comp. Martin c. Salem ins. comp. ibid.

126) Cleveland c. Un. ins. comp.

127) Fontaine c. Phoenix ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 114.

128) Walden c. Firem. ins. comp. Silva c. Low. Dow c. Smith.

129) Stanwood c. Rich. *Phillipps* l. c. p. 115.

130) Taylor c. Lowell. Barnewall c. Church. *Phillipps* l. c. p. 116.

131) Taliot c. Col. ins. comp. Coit c. Del. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 117.

132) Patrick c. Hallet. Peters c. Phoenix ins. comp.

133) *Phillipps* l. c. p. 253.

einer Furcht vor einer gewissen Gefahr, z. B. Aufbringung, und wie weit der Versicherer verantwortlich ist, wenn deshalb die Reise aufgegeben wird, ist hier sehr wenig bestimmt. In Massachusetts ist ganz das Englische Recht (oben S. 346. 347) adoptirt [134]). In New-York und Pensylvanien hält man den Versicherer verantwortlich, wenn die befürchtete Gefahr nah und gewiß genug ist, um die Einstellung der Reise zu rechtfertigen und derselben Ansicht scheint das Oberste Gericht der V. St. zu seyn [135]), welches letztere aber entschied, daß, wo einem Schiffer fälschlich eine Gefahr vorgespiegelt war, das Einstellen der Reise den Assecuradeur nicht treffe [136]). Verbotener und gesetzwidriger Handel ist keine Gefahr die den Assecuradeur trifft, doch kann er Uebertretung der Gesetze fremder Länder ausdrücklich übernehmen [137]). Auch hier hängt Anfang und Ende der Gefahr gänzlich von den Stipulationen der Contrahenten ab [138]). Die Policen von Baltimore und Boston lassen das Risico auf Casco endigen 24 Stunden nachdem es sicher zum Anker gelegen, bei Gütern beginnt das Risico in New-York, Baltimore, Philadelphia von ihrer Verladung an Bord des Schiffes und endigt hier, wie in Boston, wenn sie am Lande in Sicherheit sind. Doch werden darüber häufiger besondre Stipulationen gemacht.

Das Memorandum der Police ist hier ausführlicher, d. h. es zählt mehr Artikel auf, wie das Englische. Die Befreiungen finden sich in der, dieser Unterabtheilung angehängten Tabelle. Außerdem ist nur zu bemerken, daß nach der Police die Assecuradeurs bei allen, in dem Memorandum nicht aufgezählten Waaren und auch bei Schiffen frei von fünf pCt. sind. Zur Erläuterung des Memorandum bemerke man: Für den Ausdruck „corn“ in der Englischen Police haben die Americanischen „grain,“ der im Allgemeinen mit jenem gleichbedeutend genommen wird. Nach Entscheidungen in New-

---

134) Richardson c. Maine ins. comp. Cook c. Ess. F. & M. ins. co. Wheatland c. Gray. Lee c. Gray, Amory c. Jones, Tucker c. Un. M. & F. ins. comp. Brewer c. Un. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 264. sq.

135) Vergl. die verschiedenen Entscheidungen bei Phillipps l. c. p. 265. sq.

136) King c. Del. ins. comp.

137) Ueberhaupt Phillipps l. c. p. 276. sq.

138) Phillipps l. c. p. 162.

York kann der Assecuradeur, wo er sich bei einer Species frei von Beschädigung zeichnet, die Befreiung nicht auf andre Species derselben Gattung ausdehnen [139]). Sassapareille wird nicht unter dem Ausdruck „Wurzeln“ (roots) mitverstanden. Wenn der versicherte Gegenstand noch specifisch existirt, so kann die Beschädigung noch so bedeutend seyn, sie kommt doch nicht an den Assecuradeur, wo dieser frei von Beschädigung zeichnete [140]). Eine Versicherung „blos gegen totalen Schaden“ gilt einer Versicherung „frei von Beschädigung“ gleich [141]). Wo der Assecuradeur frei von Beschädigung ist, ist er auch von den Kosten der Erhaltung, Wiedererlangung ꝛc. des versicherten Gegenstandes frei [142]). Wenn verschiedenartige Güter in einer Police versichert sind, bei denen der Assecuradeur von verschiedenen Graden der Beschädigung frei ist, so wird, bei Untersuchung der Frage, ob ein Schade an den Assecuradeur komme, jeder Artikel für sich betrachtet, wenigstens geschieht dieß in Boston [143]). Eine Police von Charleston enthält dagegen die Clausel daß die Beschädigung, über das ganze versicherte Interesse berechnet, die Zahl der pro Cente betragen müsse, und eine ähnliche Clausel wird wohl zuweilen in New-York und Baltimore eingeschaltet.

Oesterreich. Vergl. Triest oben Seite 338.

Rußland. — Merkwürdig ist hier die Vorschrift, daß der Assecuradeur nicht nur nicht für die kleine, sondern auch nicht für particulaire Havarie einsteht. Doch ist es gestattet, daß er diese ausdrücklich mit versichre, und das gebräuchliche Formular der Police übernimmt diese Gefahr, und zwar selbst „Betrug, Argliſt und Ver-

---

139) Daher kann die Clausel nicht auf gesalzene Fische angewendet werden, wo die Police getrocknete Fische nennt. Barker c. Ludlow. *Phillipps* l. c. p. 487.

140) Neilson c. Col. insur. comp. Saltus c. Oc. ins. co. Marcardier c. Ches. ins. comp. Moreau c. U. S. ins. comp. Le Roy c. Governeur Margrath c. Church *Phillipps* l. c. 488. sq.

141) Wenigstens in Massachusetts nach Murray c. Hatch. cf. Phillipps l. c. p. 491.

142) Guerlain c. Col. ins. comp. Biays c. Ches. ins. comp. *Phillipps* l. c. p. 492.

143) Vergl. *Phillipps* l. c. p. 495. sq.

rätherei“ des Schiffers und Schiffsvolks [144]). Immer aber ist der Assecuradeur frei von 3, bei Zucker, Hanf, Taback, Flachs und Leder von 5 pro Cent Beschädigung [145]). Die Gefahr nimmt bei Waaren ihren Anfang, wenn diese vom Ufer abgebracht werden, und dauert bis sie wieder am Lande sind, doch muß, wo die Entlöschung in Leichterfahrzeugen geschieht, dieß in der Police bemerkt werden; auch soll die Entladung innerhalb funfzehn Tagen beendigt seyn, über welche hinaus der Versicherer nicht haftet. Wird aber, selbst aus Noth, die Waare in ein andres Schiff geladen, so erlischt das Risico, in sofern nicht ein andres bedungen ist [146]). Bei Schiffen läuft das Risico von dem Augenblicke an, da es aus dem Hafen geht, bis 24 Stunden nachdem es im Bestimmungsorte zum Anker gekommen oder festgemacht ist [147]). Auch durch einen Verkauf des versicherten Gegenstandes erlischt das Risico [148]). Die Versicherung schon verunglückter Gegenstände ist erlaubt, jedoch nur gültig, wenn der Versicherte von dem Unglücke keine Nachricht hatte [149]). Diebstahl ist nicht zu Lasten des Assecuradeurs, wenn er diese Gefahr nicht speciell übernimmt. Versicherung auf verbotene Waaren, so wie, wo gesmuggelt werden soll, ist unverbindlich für den Assecuradeur [150]). Diebstahl übernimmt aber schon die gewöhnliche Police. Versehen des Versicherten so wie des Schiffers, wo dieser Antheil an dem Gegenstande der Versicherung hat, trifft den Assecuradeur nicht [151]). Kriegsgefahr, also auch die Kosten der Freimachung, sind zu Lasten des Assecuradeurs [152]).

Schweden. — Der Assecuradeur kommt für jeden Schaden auf; doch scheint es, als ob die Gefahren in der Police specificirt

---

144) Russ. Kaiserl. Ordn. der Handelsschifff. Haupst. X. Art. 191. coll. art. 215.
145) Dieselbe Art. 192. a. a. O.
146) Russ. Ordn. a. a. O. Art. 193. 194. 195.
147) Dieselbe a. a. O. Art. 211.
148) Ebendas. Art. 196.
149) Russ. kaiserl. Ordn. a. a. O. Art. 198.
150) Art. 199. 200. eod.
151) Arg. Art. 206. eod.
152) Russ. kaiserl. Ordn. a. a. O. Art. 208. 209.

seyn müssen [153]), dann haften die Versicherer, und zwar jeder a rata seiner versicherten Summe [154]). Kriegsgefahr muß, wo der Assecuradeur nicht dafür einstehen will, ausdrücklich ausgenommen werden [155]). Wird ein Schiffer durch Frost oder Eis gezwungen, in einen Nothhafen einzulaufen, oder muß er, einer Krankheit wegen, Quarantaine halten, so treffen die dadurch entstehenden Kosten den Assecuradeur nicht [156]). Für Versehen und Betrug des Schiffers und Schiffsvolks kommt der Assecuradeur auf, er hat aber an diese seinen Regreß. Geht jedoch Gut verloren, worüber ein Connossement gezeichnet ist, so muß der Versicherte sich zuerst an dem Schiffer, demnächst an dem Schiff und der Fracht erholen, und erst, was er hier nicht erhält, ersetzt ihm der Assecuradeur [157]).

Innerer Verderb, wohin hier auch der Fall gerechnet wird, da etwas von Ungeziefer zerfressen oder beschädigt wird, trifft den Assecuradeur nicht. Doch trifft ihn ein Schade an verderblichen Artikeln, wenn er Folge eines außerordentlichen Zufalles, z. B. einer Seestürzung, eines Leck im Schiffe oder ähnlichem Vorfalles (Stoßen? „eller någon thylik anstöt"), so wie von Aufbringung, Beschlag oder Anhaltung ist [158]). Schade durch Uebertretung der Landes-Gesetze, Zolldefraudationen oder Versehen hiebei, trifft den Versicherer nicht; Anhaltung, Embargo, Beschlag, die nicht auf diese Weise veranlaßt sind, fallen ihm dagegen zur Last, so wie ihn auch gezwungene Ueberladung der Waare in ein andres Schiff, die dadurch entstehenden Kosten, ja selbst die etwa zu bezahlende höhere Fracht trifft, er aber keinen Schaden oder Kosten ersetzt, wo die Güter ohne Noth in ein andres Schiff geladen oder gelandet wer-

---

153) *Swer* Rikes sioelag. Försäkrings-balk (Abth. VII.) cap. 7. Kongl. Försäkrings-stadga 1750. Om försäkring art. VI. §. 3.

154) Swenska Sioe-Ass. comp. reglor. 4. Jul. 1739. §. 14.

155) Foersäkrings-stadga l. c. §. 4. Die hierfür vorgeschriebene Clausel ist: „Fri för alla Christna Magters eller N. N. i synnerhet Beswär Beslag og Omkostningar" d. h. „frei von aller christlichen Machte oder N. N. besonders Beschwerde, Beschlag und Kosten."

156) Försäkrings-stadga l. c. §. 8.

157) Ibid. l. c. §. 14.

158) Försäkrings-stadga l. c. §. 13.

den [159]). Assecuranzen auf bereits verlorne Gegenstände sind gültig, wenn der Versicherte keine Nachricht über das Unglück hatte, und wenn er, wo derselbe schon lange abgegangen war, dieses, so wie die Zeit des Abgangs und alle Nachrichten, die er davon hat, anzeigt, und in der Police die Worte „auf gute und böse Zeitung“ („på alle gude och onde tidningar“) einrücken läßt [160]). Die Assecuradeurs zeichnen hier frei von Unkosten und Schaden durch Liegetage, so wie von Havarie unter 3 pCt.; bei Wolle, Hanf, Flachs, Heering, Stockfisch, Getraide, Erbsen, Zucker unter 10 pCt. Ueber Anfang und Ende der Gefahr bei Cascoversicherungen, sagen die Gesetze hier im Allgemeinen nichts. Nach der Police der Schwedischen Seeassecuranz-Compagnie läuft sie für den Assecuradeur bei Schiffen von dem Augenblicke, da mit Einnahme des Ballast oder der Ladung angefangen wird, bis zwanzig Tage nach Ankunft am Bestimmungsorte, oder bis zum Tage der gänzlichen Entlöschung, wo diese früher beendigt ist. Bei Gütern läuft die Gefahr von dem Augenblicke da sie an den Strand gebracht werden um eingeladen zu werden, also schon im Leichterfahrzeuge, bis sie wieder ans Land gebracht sind. Doch darf die Löschung nicht über funfzehn Tage nach der Ankunft dauern, sondern der Assecuradeur wird durch Ablauf dieser Frist selbst frei, es müßte denn seyn, daß die Zögerung durch äußere Hindernisse veranlaßt worden. Bei Frachten, Bodmereien und Seewechseln läuft die Gefahr wie bei Schiffen, endigt jedoch unbedingt mit der völligen Entlöschung [161]). Versichert einer die Ausreise eines Schiffs, der andre die Rückreise, so fängt für den letzteren die Gefahr eben so an wie oben angegeben, selbst wenn noch Güter von der Ausreise im Schiffe befindlich sind; In der Dauer einer Versicherung für Aus- und Rückreise, wo sie von einem Assecuradeur geschah, ist die Zeit des Aufenthalts am Bestimmungsorte mitbegriffen [162]).

---

159) Ibid. §. 10 — 12.

160) *Swer* Rik. sioe-lag. försäkrings-balk. cap. 8. Kongl. försäkringsstadga 1750. l. c. art. 5. §. 6 — 8.

161) *Swer* Rik sioe-lag. l. c. cap. 7. i. f. Schw. S. A. C.

162) Kongl. försäkrings-stadga l. c. 5. 6.

Dännemark. — Die Police der Copenhagener Assecuradeurs lautet gegen alle Gefahren und beschädigende Vorfälle. Doch sind Versehen des Versicherten auch hier ausdrücklich ausgenommen. Dagegen haftet der Assecuradeur für Schelmerei und Nachlässigkeit (skielmerie og U-aghtsomhed) des Schiffers und Schiffsvolks. Der Versicherer ist für keinen Schaden verantwortlich, der sich vor der Zeichnung der Police schon ereignet hatte, es müßte denn seyn, daß die Assecuranz ausdrücklich auf gute und böse Zeitung geschlossen worden [163]). Die Copenhagener Compagnie ist frei von 3 pCt.; bei Wolle, Hanf, Flachs, Stockfisch und Zucker frei von 10 pCt., bei Cascoversicherungen auch frei von Schaden und Kosten, die ihre Veranlassung in Liegetagen haben. Die Gefahr läuft für den Assecuradeur bei Gütern, von dem Augenblicke, da sie vom Lande scheiden, bis sie behalten gelandet sind, oder, wenn die Entlöschung länger dauert, funfzehn Tage nach der Ankunft am Löschplatze [164]). Bei Schiffen wird wohl der Anfang der Gefahr speciell festgesetzt, da die Police dieß offen läßt. Das Risico des Assecuradeurs endigt mit der völligen Entlöschung der Ladung im Bestimmungshafen, oder, wenn diese später beendigt wird, funfzehn Tage nach der Ankunft daselbst.

Preußen. — Der Assecuradeur haftet, sofern nicht in der Police gewisse Gefahren ausdrücklich ausgenommen sind, für jeden Schaden, der den Gegenstand der Versicherung durch äußere Vorfälle trifft. Er ist nicht nur für Versehen und Verbrechen des Schiffers und Schiffsvolkes, sondern auch jedes Dritten, also bei Versicherung von Gütern auch des Rheders, versteht sich, mit Vorbehalt des Regresses, verantwortlich. Doch fällt diese Verantwortlichkeit hinweg, wo der Dritte die Stelle des Versicherten vertritt, so wie wo der Rheder bei der Wahl des Schiffers, der Befrachter bei der Auswahl des Schiffes, sich eines groben Versehens schuldig gemacht [165]).

---

163) Convention imellem Khvn asseur. comp. Ved. asseurering §. 5. 6.

164) Christian V. danske lov. B. IV. cap. VI. art. 7. und für alles Uebrige das Formular der Police.

165) Preuß. Landr. Thl. II. Tit. VIII. §. 2209—2219. Die letzteren Bestimmungen dürften sehr wenig zu empfehlen seyn. Sie ver-

Für Beschädigung durch Fehler der versicherten Sache, also für inneren Verderb der Waaren, oder Untüchtigkeit des Schiffs oder Geräthes, Ungeziefer, Leccage, kommt der Assecuradeur nicht auf, außer wo die Beschädigung Folge einer durch Zufall ungewöhnlich verzögerten Reise, die Leccage aber durch Stoßen oder Stranden veranlaßt ist [166]). Die Verantwortlichkeit des Versicherers für Fehler des Schiffers und Schiffsvolkes ist hier noch dahin beschränkt, daß der Versicherte sich an dem Schuldigen, der Ladungsinteressent subsidiair an dem Schiffe und der Fracht zu erholen suchen muß, und erst an den Assecuradeur kommt, wenn ihm dieß mislang [167]). Zerbrechen der Schiffsgeräthe durch den ordentlichen Gebrauch trifft den Assecuradeur nicht, und eben so wenig der natürliche Tod oder Selbstmord versicherter Sclaven [168]). Dagegen kommt er für Liegekosten, wo das Schiff von höherer Hand angehalten oder am Absegeln verhindert wird, so wie für die durch Umladen der Güter entstehenden Unkosten auf [169]). Illegales Betragen des Versicherten, als Contrebande, Einlaufen in verbotene Häfen und sonstige Gesetzübertretungen verantwortet der Assecuradeur im Allgemeinen nicht, und selbst, wo sich der Versicherte mit Nichtkenntniß des übertretenen Gesetzes entschuldigt, und eidlich erhärtet, daß er weder von dem Verbote noch dessen Bevorstehen Kenntniß gehabt habe, nur, wenn das Gesetz erst während der Reise ergangen ist [170]). Die Gefahr beginnt, bei Cascoversicherungen in dem Augenblicke, da der Schiffer anfängt, Ladung oder Ballast einzunehmen, wo auf eine Rückreise versichert wurde, mit Einnahme der Rückladung, auch wo die Hinladung noch nicht völlig entlöscht ist; bei Waaren nimmt das Risico seinen Anfang in dem Augenblicke, da die Waare (und zwar für jede einzele Fustage, sobald dieses) über das Bord des Schiffes, oder

---

anlassen Chicanen und geben dem Versicherer Einreden an die Hand, die selten oder nie erwiesen werden können, aber im vorkommenden Falle als Mittel zu Verschleppungen der Processe gebraucht werden werden.

166) Preuß. Landr. II. VIII. §. 2217. 2222 — 2226.

167) Ebendas. §. 2216.

168) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2220. 2221. 2227.

169) Ebendas. §. 2232. 2233.

170) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2212. 2213.

Behufs der Verladung in Leichterfahrzeuge geladen ist. Die Gefahr endigt bei Schiffen, mit Beendigung der Entlöschung am Bestimmungsorte, wo jedoch aufs neue Ladung eingenommen wird, mit dem Anfange der Einnahme, und wo auf Hin- und Herreise versichert ist, mit der völligen Entlöschung der Retourladung. Bei Waaren hört die Gefahr für jedes einzele Stück auf, sobald es gelandet ist, wobei jedoch die Gefahr in Quarantainehäusern, in sofern diese nicht so auf dem festen Lande liegen, daß kein weiterer See- (d. h. Wasser-) Transport nöthig ist, und in diesem Falle nicht „blos für Seegefahr" versichert ist, den Assecuradeur trifft. Doch muß die Löschung in funfzehn Tagen nach der Ankunft beendigt seyn, über die hinaus der Assecuradeur nur im Falle die Entladung durch erhebliche Hindernisse verzögert wird, haftet. Ueber ein und zwanzig Tage nach der Ankunft haftet der Versicherer auch im Falle solcher Hindernisse nicht. Bei Versicherung von Frachtgeldern beginnt und endigt die Gefahr wie bei Gütern [171]). Bei Casco-Versicherungen wird im Zweifel, d. h. wo nichts darüber bestimmt ist, angenommen, daß die Assecuranz auf Hin- und Rückreise gehe, bei Waaren dagegen und bei Frachten versteht sie sich nur von einer Reise, was auch von Versicherung des Casco gilt, wo Schiff und Ladung zusammen versichert wurden [172]). Ist die Versicherung auf Zeit, d. h. nach Tagen, Monaten ꝛc. geschlossen, so versteht sich Calenderzeit, und wird dabei von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet [173]). War, zur Zeit der Assecuranz der Gegenstand derselben schon verunglückt, und hat der Versicherte davon Nachricht, wenn auch nicht völlig zuverlässige, worüber er sich auf Verlangen eidlich reinigen muß, so ist die Assecuranz ungültig [174]). Im Falle der Versicherte zwar nicht Nachricht hatte, sie aber haben konnte, wird ristornirt. Daß er sie haben konnte, wird angenommen, wenn die Nachricht von dem Orte des Ereignisses nach dem Postenlaufe, wo dieser nicht die Norm abgeben kann, nach der Entfernung, eine Deutsche Meile auf zwei Stunden gerechnet, angelangt seyn konnte. Wo die Nachricht ganz oder theilweise zur See

171) Preuß. Landr. a. a. O. §. 2179—2191.
172) Ebendas. §. 2192—2195.
173) Dasselbe a. a. O. §. 2172—2176.
174) Ebendas. §. 2200. 2201. coll. 2026. 2027.

kommt, da ist, so weit dieß der Fall ist, die Zeit, die ein Packetbot gewöhnlich gebraucht, und wo ein Unglück sich auf offner See zuträgt für die Entfernung von dem Ereignisse bis zum nächsten Handelsplatze eine angemessene Zeit, d. h. zwei Stunden für die Meile zuzurechnen. Wo auf diese Weise nicht hergestellt werden kann, daß der Versicherte Nachricht hatte, oder haben konnte, ist, wenn nicht andre Gründe sie aufheben, die Assecuranz für den Versicherer verbindlich.

§. 620. Hamburger Recht.

Auch das Hamburgische Recht macht, bei der generellen Versicherung, den Assecuradeur für jeden Schaden verantwortlich, und erklärt ausdrücklich, daß unter dem Ausdruck Seegefahr, alle erdenkliche Gefahren, selbst Türkengefahr, verstanden werde [1]). Jeder bedachte und unbedachte Zufall ist zu Lasten des Assecuradeurs, wenn er nicht speciell ausgenommen ist, sey dieß nun gesetzlich oder contractlich geschehen. Für Versehen des Versicherten dagegen ist der Versicherer nicht verbunden. Er kommt daher diesem nicht auf, wenn wegen einer Forderung an ihn selbst, oder an das Schiff oder die Waaren, der Gegenstand der Versicherung angehalten wurde und Schaden litt; obgleich er dem unschuldigen Dritten, wo dieser der Versicherte ist, allerdings aufzukommen verpflichtet ist; und es scheint auch, daß der Versicherte, gegen den eine Forderung geltend gemacht wurde, ihn in Anspruch nehmen könne, wenn die Anhaltung widerrechtlich war [2]). Daher ist denn auch, wo er diese Gefahr nicht übernahm, der Assecuradeur nicht gehalten, einen Schaden, der durch Uebertretung von Zollgesetzen, durch Contrebande ꝛc. entstand, zu ersetzen [3]).

---

1) Hamb. A. u. H. O. Tit. V. Art. 1. coll. Tit. IV. Art. 7. Die ausdrückliche Erwähnung der Türkengefahr im Art. 7. cit. schien wohl deshalb nöthig, weil die Assecuranzordnung ein besondres Formular einer Police vorschreibt, wo blos gegen Türkengefahr versichert wird. Der Zusatz soll nun jeden Zweifel heben, daß auch bei der Police gegen alle Gefahr die Türkengefahr verstanden werde. Es geht aus dem übrigen Inhalt des Artikels aber noch hervor, daß die Türkengefahr nicht zur Kriesgefahr gerechnet werden könne.

2) A. u. H. O. Tit. V. Art. 5.

3) Dieselbe Tit. IV. Art. 10. Tit. V. Art. 6.

Für Versehen und Betrug des Schiffers und Schiffvolkes dagegen steht der Assecuradeur unbedingt ein, und es bleibt ihm nur der Regreß gegen den Schuldigen vorbehalten [4]). Besteht aber das Versehen des Schiffers darin, daß das Schiff nicht dicht und gut versehen war, oder war eine Waare fehlerhaft gestauet, und entstand daher Schaden, so ist der Versicherte verbunden, erst zu versuchen, seine Befriedigung von dem Schiffer, oder aus dem Schiffe oder der Fracht zu erlangen, und nur soweit ihm dieß nicht gelang, kann er sich an den Assecuradeur halten. Bricht dagegen beim Laden oder Löschen die Takel, so haftet er unbedingt [5]). Die Lübeker Assecuranzcompagnien haften nicht für Betrug des Schiffers, wo das Casco Gegenstand der Versicherung ist.

Für Fehler der versicherten Sache, wo diese nicht etwa, wie z. B. Unzulänglichkeit des Schiffes, in einem Fehler des Schiffers ihren Grund haben, steht der Assecuradeur nicht ein. Er haftet daher nicht für inneren Verderb der Waaren, nicht für Schaden durch Ratten oder Mäuse, nicht für Leccage. Entsteht aber an leicht verderblichen Waaren ein Schade, oder Leccage an fließenden Artikeln daher, daß das Schiff mit seiner Ladung von höherer Hand angehalten wird, so ist er zu Lasten des Assecuradeurs [6]). Die Assecuranzcompagnien ersetzen aber Leccage, wenn das Schiff gestoßen hat. Einige haben ausdrücklich bestimmt, daß sie Leccage nur bezahlen, wenn sie Folge dreimonatlicher Anhaltung von höherer Hand ist [7]). Kommt ein Schiff glücklich an, so bezahlen die Assecuradeurs weder Untermaaß noch Untergewicht [8]). Auch hier zeichnen sich bei manchen Artikeln die Assecuradeurs entweder von aller Beschädigung oder von gewissen Graden derselben frei, die nach pro Centen ausgedrückt werden. Darüber ist die Tabelle §. 621 zu vergleichen. Wo nichts bedungen ist, sind sie gesetzlich von Schäden unter 3 pCt. frei. Die Clausel, frei von — pCt., so wie die Befreiung von 3 pCt, wird nach den Bedingungen der mehrsten Compagnien so

---

4) A. u. H. O. Tit. VII. Art. 1. 4.
5) Dieselbe a. a. O. Art. 2. 3. 4.
6) A. u. H. O. Tit. V. Art. 5. 7.
7) So P. A. C.; u. 2. A. C.; u. 4. A. C.
8) H. A. G. 15; H. A. S. 23; P. A. C.; u. 2. A. C.

verstanden, daß die wirkliche Beschädigung von dem Werthe der gesunden Waare nach der Taxe in der Police, oder, in deren Ermangelung, von dem Betrag der Factur mit der Prämie eine solche Quote betragen müsse, welche die Zahl der ausgenommenen pCt. ausmacht, also z. B. $\frac{3}{100}$ wo schlechtweg, $\frac{10}{100}$ wo frei von 10 pCt. versichert wurde [9]). Die Bedingung versteht sich jedoch allgemein nur von particulairer Havarie und die Mehrzahl der Compagnien bezahlt selbst die außerordentlichen Unkosten der Rettung und Erhaltung der Waare, die nicht Havarie grosse sind (Note 9); obgleich einige mit der Beschränkung, daß die nothwendige oder nützliche Aufwendung derselben nachgewiesen werden muß [10]). Auch versteht sich jede Befreiung von gewissen Beschädigungen „außer im Strandungsfalle“ wovon nur zwei Compagnien eine Ausnahme machen [11]). Ueber den Begriff des Worts Strandung ist in Hamburg häufig gestritten worden [12]). Man kann aber auch hier keinen anderen Sinn annehmen, als den, daß zur Strandung ein durch einen Seezufall herbeigeführtes Festgerathen und Festsitzen des Schiffes erforderlich sey, gerade wie dieser Begriff oben (§. 590) im Allgemeinen bestimmt ist. Es ist um so weniger ein sehr erheblicher Schade, und noch weniger, daß das Schiff förmlich zum Wrack geworden, erforderlich, als die Verantwortlichkeit der Assecuradeurs für einen Strandungsfall nach den Bedingungen der Compagnien auch da anerkannt ist, wo diese frei von 10 pCt. zeichnen, sie also bei dieser Bedingung implicite ausgesprochen haben, daß sie einen Schaden durch Stranden ersetzen wollen, wenn er nicht zehn pro Cent erreiche. Wo freilich der Contract selbst zu dem Begriffe des Strandens gewisse Merkmale erfordert, wie dieß bei einzelen Compagnien der Fall ist, die verlangen, daß das Schiff überhaupt nicht, oder nicht ohne fremde

---

9) Die einzigen Compagnien, die diese Bedingung nicht ausdrücklich aufstellen, sind 2. H. A. C.; n. 3. A. C.; n. 4 A. C.; L. A. C.; L. V. G.

10) H. A. S. 23; P. A. C.; n. 2. A. C.; 11. A. C.; 2. S. A. C.

11) P. A. C.; n. 2. A. C.

12) Archiv f. d. Handelsrecht II. S. 60. ff. 570. ff. Heise und Cropp juriſt. Abhandl. I. S. 65. ff. Glashoff Samml. Heft I. S. 31. II. S. 23. Bemerkungen zu den Bed. v. 1800. S. 54.

Hülfe habe abgebracht werden können [13]), da muß man sich daran halten.

Eine besondre Clausel haben fast alle Compagnien bei der Versicherung rohen Zuckers in Kisten oder Fässern. Hier nämlich bezahlen sie keinen Schaden, wenn nicht ein Untergewicht, bei Reisen innerhalb Europa's oder von Nordamerica, von 3 pCt. bei weißem, von 5 pCt. bei braunem Zucker statt findet, welches bei Reisen von Ost- und Westindien bei weißem 10 und bei braunem 15 pCt. betragen muß. Sie erklären dieß so, daß an dem Brutto-Gewichte resp. 3 oder 5 Pfund und 10 oder 15 Pfund per 100 Pfund fehlen müsse, ehe sie einen Schaden bezahlen [14]). Dabei sind in der Regel Matten, Knaster und Körbe (d. h. Zucker in solchen) frei von Beschädigung [15]), zuweilen ist dieß auf Zucker in Säcken beschränkt [16]), zuweilen für jeden Zucker der nicht in Kisten oder Fässern ist, festgesetzt [17]). Auch über den Sinn dieser Clausel ist in neuerer Zeit gestritten; namentlich ist die Frage vorgekommen, ob, wenn Zucker höchst beschädigt war und deshalb nicht des weiteren Verschiffens werth erachtet, deshalb im Nothhafen verkauft wurde, und daraus für den Versicherten ein erheblicher Schade erwachse, der Assecuradeur frei sey, sobald kein Untergewicht vorhanden? Die Meinungen an der Börse waren sehr getheilt, die zweite Kammer des Handelsgerichts hat den Versicherer frei gesprochen, die Ent-

---

13) So P. A. C.; n. 2. A. C., die aber, wo eine Waare frei von 10 pCt. ist, auch im Strandungsfalle einen Schaden unter 10 pCt. nicht bezahlen. Die Bedingungen von 1800 verlangen dasselbe und sind ebenfalls von den 10 pCt. auch im Strandungsfalle frei, fordern aber außerdem ein auf einen wirklichen Strand gerathen durch gewaltsame Umstände.

14) A. C. 16; H. A. S. 23; H. 5 S. A. C.; n. 3. V. G. 16; n. 2. A. C; 11. A. C.; 4. A. S. 15; H. 3. S. A. C. 15; 2. H. A. C.; 7. A. C; 2. S. A. C.; A. C. 15; L. A. C.; L. V. G. Doch sind 7. A. C. und n. 2. A. C. überall, ohne Unterschied der Reise nur frei von 3 und 5 pCt.

15) 2. S. A. C.; H. A. G. 15; 11. A. C.

16) P. A. C.

17) N. 2. A. C.

scheidung der höheren Instanzen steht noch bevor [18]). Oberflächlich betrachtet, scheint es, als müsse man die Entscheidung des Handelsgerichts billigen, da die Contractsbedingung unbedingt ist. Allein eine nähere Betrachtung führt zu dem entgegengesetzten Resultate. Die Absicht der Clausel, die ihre Veranlassung wohl darin haben mag, daß die Fustagen, in denen Zucker verladen wird, häufig leicht spillen, ist unverkennbar die, daß sie dem Versicherten weniger nachtheilig seyn soll, als diejenige, frei von Beschädigung. Daher ist die Clausel auf Zucker in Kisten und Fässern beschränkt, während Zucker in Säcken, Körben ꝛc. in der Regel frei von Beschädigung stipulirt werden. Der Assecuradeur will nur von einem Schaden, für den kein besonderer Seeunfall nachzuweisen ist, frei seyn. Wenn daher eine Waare so sehr beschädigt ist, daß ihre Weiterverschiffung die Gefahr der gänzlichen Zerstörung mit sich führt, so kann die Clausel nicht Platz greifen. Einmal nämlich ist hier durch den Verkauf der Waare unverkennbar in den Nutzen des Assecuradeurs gehandelt, von dem, durch das Herbeiführen eines geringeren Schadens, ein größerer abgewendet worden. Dann aber kommt ganz besonders in Betracht, daß für den Versicherten die ganze Reise verloren worden, eine Bedingung, die unter der Voraussetzung, daß die Waare ihren Bestimmungsort erreiche, hinzugefügt ist, also nicht Platz greifen kann. Zucker, der Nässe angezogen hat, nimmt im Gewichte zu, es ist also möglich, daß in dem vorausgesetzten Falle, die Bedingung in eine völlige Befreiung von aller Beschädigung ausarte, was, nach dem oben Gesagten der Sinn nicht seyn kann. Diejenigen Compagnien, die auch die, nicht in große Havarie gehörenden, außerordentlichen Kosten der Rettung und Erhaltung der Waaren erstatten (s. o. Seite 368) haben auch noch die Analogie dieser Bedingung gegen sich.

Einige andre Befreiungen, die hier eintreten, sind diese:

---

18) Nämlich heute, am 8. Januar 1832, wo ich die Erwähnung dieses Falles einschalte. Uebrigens steht diese Entscheidung mit der eines früher vorgekommenen ähnlichen Falles, welchen sowohl Handelsgericht, wie Obergericht zu Gunsten des Versicherten entschieden haben, im Widerspruche.

1) Wenn, bei einer Assecuranz auf Casco, das Schiff nicht stoßt, so bezahlen mehrere Compagnien die particulaire Havarie nur zur Hälfte [19]). Einige setzen hinzu, daß ein Schiff in schwerem Wetter eine größere Beschädigung erlitten haben müsse, als unter Slitage gehört, ehe sie den Schaden bezahlen [20]). In diesem letzteren Zusatze, den schon die Bedingungen von 1800 haben [21]), ist allem Vermuthen nach die urfprüngliche Veranlassung zu der Clausel zu suchen. Die Abnutzung, die ein Schiff, auch ohne besonderen Seezufall, auf jeder Reise leidet, und das ist Slitage, kann begreiflicher Weise den Assecuradeur nie treffen. Es mochte aber oft Streit darüber entstehen, ob ein Schade Slitage sey oder nicht, besonders, wo sich der Unfall, der ihn veranlaßt hatte, nicht speciell nachweisen ließ. Es wurde daher wohl zunächst bei Versicherungen bestimmt, daß nur diejenige particulaire Havarie am Casco an den Assecuradeur kommen solle, die einem schwereren Seeunfalle, als Stranden oder Stoßen zuzuschreiben sey. So weit ist also die Bedingung zum Vortheile des Versicherten, und ihr Zweck kein andrer, als der, Ungewißheiten ein Ende zu machen. Wenn aber nachher das Grundmerkmal eine größere Beschädigung, als unter Slitage zu rechnen, beibehalten wurde, und ungeachtet diese vorhanden, also ein wahrer Seeunfall zu vermuthen war, die Bedingung dahin gestellt wurde, daß, nur den speciellen Fall des Stoßens ausgenommen, der Assecuradeur den Schaden immer nur zur Hälfte bezahlen wolle, so liegt darin eine Unbilligkeit, wenigstens in sofern, als die Bedingung nicht in dem vollen Sinne des Wortes als wirkliche Contractsbedingung erscheint, da sie nicht förmlich Theil des Contractes, sondern davon abgesondert, mithin möglicher Weise dem Versicherten nicht bekannt ist. Ein Versicherter ist hier in der That in den mehrsten Fällen gegen Beschädigung des Schiffes nur halb versichert, da ein Stoßen auf offnem Meere überall nicht Statt finden kann. Uebrigens ist auch hier kein Grund, von dem allgemeinen Begriff des Stoßens

---

19) Diese haben 3. A. C.; H. 5. S. A. C.; 2. S. A. C.; 7. A. C.; n. 3. V. G. 16; A. S. 15; H. A. S. 23; L. V. G.; n. 4. A. C. n. 3. A. C; n. 2. A. C.; 11. A. C.; P. A. C.; L. A. C.

20) H. A. G. 15; 2. H. A. C.; V. G. 23; P. A. C; L. A. C.

21) Bedingungen ꝛc. von 1800. §. 6.

abzuweichen, der oben (§. 590) gegeben ist, und wonach es ein heftiges Berühren des Grundes oder sonst eines harten Gegenstandes ohne Festsitzen bedeutet. Uebrigens liegt es am Tage, daß Unkosten, die sonst den Assecuradeur treffen, so wie Schäden, für welche ein specieller Grund nachgewiesen wird (z. B. ein Schiff wird im Kampfe mit einem Feinde beschädigt ꝛc.) unbedenklich dem Assecuradeur auch da ganz zur Last gebracht werden muß, wo kein Stoßen statt fand.

Auch da bezahlen die Assecuradeurs des Casco nur die Hälfte eines Schadens, wo das Schiff von föhrenem Holze erbaut und ihnen dieß verschwiegen ist [22]). Die Clausel erklärt sich sehr leicht daraus, daß föhrene Schiffe viel leichter und stärker beschädigt werden, als eichene, und eben daher erläutert es sich, wenn die Lübeker Compagnien die Bedingung auch für Klinkerschiffe aufstellen.

Eben dieselbe Beschränkung ihrer Verbindlichkeit stellen einige Compagnien für den Fall auf, da ein Schiff nur Salz oder Ballast geladen hat, und ihnen dieß bei Schließung der Assecuranz nicht speciell angezeigt ist [23]). Ballast hat in der Regel gar keinen, und Salz nur einen geringen Werth. Es ist daher, wo ersterer geladen war, überall kein Gegenstand, und in dem Salze nur ein sehr geringer Werth, der zu einer etwaigen Havarie grosse beitragen kann, die daher das Schiff allein trifft und den Schaden des Assecuradeurs auf Casco vergrößert. Dieß ist die Veranlassung zu dieser Clausel. Wurde der Umstand angezeigt, so konnte sich der Assecuradeur eine höhere Prämie bedingen, und hat auf jeden Fall sich nicht zu beklagen. Hier also nimmt er die Clausel nicht in Anspruch. Einige Compagnien stellen die Bedingung auch für den Fall auf, da das Schiff nur Steinkohlen geladen hat [24]), und eine sogar für den, wo nur Kalk oder Kreide geladen ist [25]).

---

22) So 5. S. A. C.; 2. S. A. C.; 7. A. C.; M. A. C.; H. A. C. 23; n. 2. A. C.; n. 3. A. C.; n. 4. A. C.; 11. A. C.; n. 3. V. G. 16; 4. A. S. 15; 3. S. A. C. 15; 2. H. A. C. 16; L. A. C.; L. V. G.

23) H. A. G. 15; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; M. A. C.; n. 2. A. C.; n. 3. A. C.; 11. A. C.

24) N. 2. A. C.; n. 3. A. C.; n. 4. A. C.

25) N. 4. A. C.

Feindliche Anhaltungen, Embargo und Kriegsgefahr sind nach ausdrücklicher Verordnung zu Lasten des Assecuradeurs [26]). Im Falle einer Aufbringung jedoch, soll der Versicherte die zweckdienlichen Maßregeln zur Freimachung verabreden. Dann kann zwar der Versicherer sich von der ganzen Assecuranz durch Bezahlung seiner gezeichneten Summen losmachen. Will er dieß aber nicht, so haftet er für die Kosten der Reclame oder Rancion, und zwar auch, wenn der Gegenstand der Assecuranz nach der Freimachung untergeht; in welchem Falle der Assecuradeur nicht allein den totalen Schaden, sondern auch die Reclame= oder Rancionskosten bezahlt [27]). Hätte der Versicherte den Assecuradeur etwa nicht zur Stelle, so ist er nicht nur berechtigt, sondern selbst verpflichtet, den Reclame=Proceß für sich allein zu führen, und zwar für Rechnung und Gefahr seines Assecuradeurs. Dieses letzteren Umstandes wegen aber ist er auch zur Anwendung alles möglichen Fleißes verbunden, und er darf nichts verabsäumen, was zum Vortheile des Assecuradeurs gereichen kann [28]). Ist aber dieß bona fide geschehen, so kommt auch hier der Assecuradeur für die Kosten auf.

Ist bei der Assecuranz ausbedungen, daß das Schiff mit Convoy gehen solle, so ist der Assecuradeur berechtigt, vorauszusetzen, daß die Convoy ein wirklicher Feind der Feinde des Schiffes sey, wonach also hier die Convoy der anderen Art (§. 533 Bd. III.) nicht genügt. Es ist ferner erforderlich, daß alles vorhanden sey, was gewöhnlich bei einer Convoy Statt findet, weshalb denn namentlich der Schiffer einen gehörigen Seynbrief erhalten haben und im Stande seyn muß zugleich mit der Convoy auszugehen [29]).

Versäumt ein Schiffer es, mit der Convoy zu gehen, so ist der Assecuradeur von seiner Verbindlichkeit entbunden; jedoch nur wenn der Versicherte um die Versäumniß wußte. Wußte er nicht darum, so kommt der Fall unter die Rubrik eines Versehens des Schiffers, und der Assecuradeur ist dafür verantwortlich [30]); wobei sich von

---

26) A. u. H. O. Tit. V. Art. 1. 5.
27) Dieselbe. Tit. XV. Art. 1. 3.
28) A. u. H. O. Tit. XV. Art. 5.
29) Dieselbe. Tit. IV. Art. 4.
30) Ebendas. Art. 6.

selbst versteht, daß es die Verpflichtungen des Assecuradeurs nicht ändern kann, wenn der Schiffer durch Seeunfälle von der Convoy getrennt, oder sich mit ihr zu vereinigen verhindert wird [31]).

Es scheint, als ob man in Hamburg die beiden Clauseln „frei von Kriegsmolestation“ und „blos für Seegefahr,“ ursprünglich wenigstens, keineswegs als gleichbedeutend angesehen hat. Beide kommen darin überein, daß der Assecuradeur dadurch von Confiscation, Reclame-, Anhaltungskosten, so wie von innerem Verderb in Folge der Anhaltung [32]) befreit wird. Dagegen sind sie wesentlich verschieden darin, daß bei der Clausel „blos für Seegefahr“ die Gefahren der See, der Ströme, Flüsse, Reviere und Häfen unbedingt bis an das Ende der versicherten Reise dauern, bei der Clausel „frei von Kriegsmolestation“ dagegen das Risico während einer Anhaltung suspendirt wird [33]), und der Assecuradeur bei Fortsetzung der Reise das Risico wieder übernimmt, und zwar nach einigen gegen verhältnißmäßige Erhöhung der Prämie [34]), nach einigen gegen Erhöhung der Prämie um die Hälfte [35]). Dabei findet hinsichtlich der Frage, von welchem Zeitpuncte an das Risico suspendirt werde, noch eine Verschiedenheit in sofern Statt, als einige Compagnien die Suspension von dem Zeitpuncte datiren, wo das Schiff die Anker fallen läßt [36]), andere aber das Risico erlöschen lassen, wenn das Schiff „im Besitze der

---

31) Dieselbe a. a. O. Art. 5.

32) Es ist oben gezeigt, daß P. A. C.; n. 2. A. C.; n. 4. A. C. und Br. A. C. Leccage im Allgemeinen bezahlen, wo sie Folge dreimonatlicher Anhaltung von höherer Hand ist. Dieß fällt bei beiden Clauseln also wohl weg. Nach P. A. C.; n. 2. A. C. gewiß.

33) H. 4. A. S. 15; H. 3. S. A. C. 15; A. C. 16; 5. S. A. C.; P. A. C.; H. A. G.; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; n. 3. V. G. 16; 7. A. C. 26; M. A. C.; 11. A. C.; L. A. C.; L. V. G. — V. G. 23. ließ sogar das Risico aufhören.

34) N. 3. V. G. 16; A. C. 16; 7. A. C. 26. Die Bremer Compagnien stipuliren die Verbesserung der Prämie speciell in der Police.

35) Note 33 cit. Vergl. Zusätze zu meinen Bemerkungen über Havarie grosse. Seite 62. 63. — 11. A. C. hat wegen Erneuerung des Risico keine Bestimmung.

36) Alle in Note 33 angef. mit Ausnahme derjenigen, die in der folgenden Note 37 allegirt werden.

kriegführenden Macht ist[37])." Diese letztere Bestimmung ist unbedenklich als dem Assecuradeur nachtheilig anzusehen, sie ist aber, bei der Ungewißheit, wann denn ein Schiff im Besitze einer Krieg führenden Macht sey, auch in sofern zu verwerfen, als sie zu Streitigkeiten Veranlassung giebt.

Auch für die Kosten der Bergung kommt der Assecuradeur auf. Es muß ihm aber der Versicherte den Unglücksfall oder die Bergung, sobald er Kenntniß davon erhalten hat, anzeigen und mit ihm gemeinschaftlich die erforderlichen Schritte verabreden, wenn anders der Versicherer es nicht vorzieht, sogleich seine ganze gezeichnete Summe zu bezahlen, wodurch er sich auch hier von jeder weiteren Verbindlichkeit befreien kann[38]).

Bei einem Schaden durch Anseglung ist noch zu bemerken, daß der Assecuradeur für denselben nicht weiter haftet, als soweit der Versicherte von dem Schiffer und den Befrachtern des Schiffes, welches dazu contribuiren, oder ihn, wie bei der dolosen Anseglung (Bd. III. Seite 810 ff.) ganz ersetzen muß, nicht befriedigt wird. Der Versicherte muß, wenn der Assecuradeur es fordert, jedoch auf dessen Kosten, den Proceß durchführen[39]).

Danach muß also bei einer dolosen oder culposen Ansegelung der versicherte Ladungsinteressent auch sich erst an dem Schiffe, in welchem seine Güter verladen waren, oder an dessen Schiffer zu erholen suchen.

Die Assecuranz ist gültig, auch wenn der Gegenstand derselben zur Zeit der Assecuranz der Gefahr schon ausgesetzt, oder selbst verunglückt war. Das Hamburger Recht hat hinsichtlich der Kenntniß des Versicherten von dem Unglücke einen Weg genommen, der von den mehrsten Assecuranzgesetzen sich wesentlich unterscheidet. Hinsichtlich des Versicherten, der am Platze lebt nämlich, macht auch hier seine bloße Kenntniß des Unglückes die Assecuranz ungültig. Wohnt aber der Versicherte an einem fremden Orte, so ist die Versicherung nur dann nichtig, wenn die Nachricht zur Zeit des geschlossenen Con-

37) M. A. C.; H. A. G. 15; 2. S. A. C.; H. A. S. 23; 11. A. C.; L. A. C.; L. V. G.
38) Hamb. A. u. H. O. Tit. XIV. Art. 1. 2.
39) Dieselbe Tit. VIII. Art. 1. 2.

tractes von ihm selbst nach Hamburg hergeschrieben und hier angelangt seyn konnte[40]), so daß also seine eigne Kenntniß den Contract nicht unbedingt anullirt, sondern eine Versicherung gültig bleibt, wenn nur diese Kenntniß nicht von seiner Seite selbst hier bekannt geworden seyn kann. Dabei muß man dann wohl annehmen, daß die Nachricht hier seyn könne, wenn der Versicherte sie so früh hatte, daß zur Zeit des Abschlusses der Versicherung die ordentliche Post sie hätte hieher bringen können.

Eine Beschränkung ihrer Verbindlichkeit, die sich wohl nicht so ganz[41]), doch gewiß zu einem großen Theile von selbst verstehen möchte, haben die Hamburger Assecuradeurs in folgender Hinsicht aufgestellt. Wenn nämlich ein Schiff Schaden erleidet und unter Wegs Geld gebraucht, so ist der Versicherte verbunden, bei seinem Assecuradeur anzufragen, ob er das Risico auf diese Gelder für die fernere Reise übernehmen will, und wenn die Frage verneint wird, selbst für deren Versicherung zu sorgen, sonst sind die Compagnien für die Havarie nicht aufzukommen schuldig[42]). Wäre die Clausel in der Art festgesetzt, daß ihre Wirkung keine andre wäre, als die, daß der Assecuradeur nicht in den Fall kommen wollte, einen Schaden zweimal bezahlen zu müssen, so verstünde sie sich wohl von selbst. Wenn aber die Compagnien sich von der Havarie in dem Falle befreien wollen, wenn die Havariegelder nicht (zu ihrem Nutzen) versichert sind, so ist das eine, nicht so ganz billige, Bedingung. Die Anzeige des Schadens, von dem übrigens der Assecuradeur meistens eben so früh Kenntniß hat, wie der Versicherte, sollte völlig genügen, weil durch sie der Versicherer in den Stand gesetzt ist, selbst für Versicherung der Havariegelder zu sorgen, wie dieß für den Fall der Rancion gesetzlich vorgezeichnet ist[43]). Doch fällt nach den Worten der Pläne die Bedingung hinweg, wenn der Versicherte um

---

40) Ebendas. Tit. V. Art. 9.

41) Wie die Bem. zu den Bed. von 1800. S. 13. meinen.

42) So 2. S. A. C.; M. A. C.; 7. A. C.; H. A. S. 23; A. C. 16; H. 5. S. A. C.; u. 3. V. G. 16; 11. A. C.; H. A. G. 15; L. A C.; L. V. G.

43) Hamb. A. u. H. O. Tit. 15. Art. 4.

die Havarie nicht wußte. Daß der Versicherte vorläufig für die Anschaffung der erforderlichen Gelder sorgen müsse, versteht sich von selbst, und brauchte nicht ausdrücklich bestimmt zu werden [44]); indessen ist der gewöhnlichere Fall der, daß die Partheien zusammentreten, Deputirte aus der Zahl der Interessenten und der Assecuradeurs [45]) wählen, und daß letztere einen Einschuß zu der Havarie leisten, wozu sie übrigens auch, ungeachtet der erwähnten Bedingung, gesetzlich verpflichtet sind [46]).

Die Gefahr beginnt für den Assecuradeur bei Cascoversicherungen in dem Augenblick, da das Schiff anfängt, Ladung oder Ballast einzunehmen, und endigt, wenn es an seinem Bestimmungsorte angekommen und völlig entlöscht ist. Bei Waaren dauert die Gefahr von dem Augenblicke, da sie vom Lande scheiden, d. h. wo sie in Leichterschiffe, Schuten, Ever ꝛc. geladen werden, um an Bord gebracht zu werden, bis dahin, daß sie im Bestimmungsorte wieder am Lande sind [47]). Doch ist dabei die Bedingung gemacht, daß die Entlöschung so bald wie möglich geschehen soll. Da das Hamburgische Recht nicht, wie andre Assecuranz-Ordnungen, eine Zeit bestimmt, binnen deren die Entlöschung beendigt seyn muß, so läßt sich wohl nur annehmen, daß der Versicherte oder sein Bevollmächtigter (Commissionair ꝛc.) keine unnöthige Zögerung eintreten lassen dürfe. Wo am Löschplatze eine usancemäßige Löschzeit Statt findet, oder Liegetage (gleichviel, ob mit oder ohne Ueberliegetage) für die Löschung durch eine Certepartie stipulirt sind, da können diese sehr wohl Berücksichtigung verdienen, obgleich sie nicht die unbedingte Norm abgeben können, da es sehr wohl denkbar ist, daß eine übermäßige Löschzeit bedungen wird aus Gründen, die den Assecuradeur nicht verbinden, und da andrer Seits das Ueberschreiten der Löschtage, besonders wo deren wenige bedungen, oder wo sie in Verbindung mit den Ladetagen stipulirt und durch deren Ueberschreiten schon ge-

---

44) Wie P. A. C. thut.

45) A. u. H. O. Tit. XIV. Art. 1.

46) Dieselbe Tit. XIV. Art. 3. Tit. XV. Art. 6.

47) Hamb. A. u. H. O. Tit. V. Art. 11. 12.

„mälert sind, nicht gerade nothwendig ein Verzögern der Entladung rücksichtlich des Assecuradeurs involvirt. Aber ein Schiff mit der Ladung im Hafen liegen lassen, ohne zu löschen, wo es angeht, und also so das Schiff gewissermaßen als Speicher benutzen, soll der Versicherte auf keinen Fall, und der Assecuradeur kommt auch in dem Falle nicht für das Risico auf, wenn die Entlöschung unterbleibt, weil der Zweck der Reise der ist, an dem Löschplatze aus anderen Schiffen Güter einzunehmen, um sie fortzuschaffen, oder wo das Uebernehmen von Gütern aus andern Schiffen geschieht, um sie auf diesem Wege ans Land oder wieder in andre Schiffe zu bringen, sowenig wie da, wo die bereits eingenommenen Güter wieder zurück aus Land, oder in andre Schiffe gebracht werden [48]). Diese Bestimmungen gelten, nach der ganzen Fassung des Gesetzes, sowohl für den Anfang wie für das Ende des Risico, so daß also, wo eine der erwähnten Thatsachen vorkommt und die völlige Beladung verzögert, der Assecuradeur auch die Gefahr im Abgangshafen nicht trägt.

Wenn eine Assecuranz so geschlossen ist, daß ein Assecuradeur die Aus=, der andre die Rückreise versichert hat, so endigt natürlich die Gefahr für den Assecuradeur der Ausreise auf die bisher beschriebene Weise, da ihn der zweite Contract nichts angeht. Die Gefahr der Rückreise dagegen beginnt für den Assecuradeur des Casco, sobald mit der Einnahme der Rückladung der Anfang gemacht ist. Dabei ist es ganz gleichgültig, ob die Ladung der Ausreise schon völlig entlöscht ist oder nicht. Das Ende tritt hier natürlich, wie im gewöhnlichen Falle, mit der völligen Entlöschung ein [49]).

Bei Versicherungen auf Zeit beginnt das Risico, wo etwas darüber bestimmt ist, mit den Eintritte des stipulirten Zeitpunctes, sonst

---

48) Ebendas. Tit. V. Art. 13. coll. art. 11.

49) Dieselbe a. a. O. Art. 14. Für Güter bedarf es hier keiner besonderen Bestimmung. Freilich können hier Schwierigkeiten für den Anfang des Risico in einzelen Fällen eintreten, wie z. B. wo ein Schiffer die Ladung zurückbringt, weil er am Bestimmungsorte keinen Markt dafür findet, oder weil die Einfuhr verboten ist, oder hohe Zölle aufgelegt sind u. dgl., wo also der Zeitpunct nicht zu bestimmen ist, wann die Gefahr der Ausreise beendigt sey. Da indessen bei der neuen Versicherung doch die Anzeige, daß die

wie bei jeder gewöhnlichen Assecuranz, und endigt mit dem Ablaufe der bestimmten Zeit, selbst in dem Falle, da das Schiff dann seine Reise noch nicht beendigt hätte; sofern nicht ein andres bedungen ist. Ist die Zeit nach Monaten bestimmt, so wird der Monat zu dreißig Tagen angenommen [50]).

Waaren schon auf der Ausreise verladen waren, gemacht werden muß, so läßt sich der Anfang der Gefahr leicht ausdrücklich stipuliren. Sonst bleibt nichts, als den neuen Versicherer unmittelbar von dem Abschlusse der Assecuranz an haften zu lassen, den Versicherer der Ausladung aber die Gefahr bis zu dem Tage tragen zu lassen, an welchem im gewöhnlichen Geschäftsgange und bei gewöhnlichem Fleiße die Ladung hätte gelöscht seyn können.

50) Hamb. A. u. H. O. a. a. O. Art. 15.

yerische
sbibliothek
MÜNCHEN

Gedruckt bei Heinrich G. Voigt.

elle

Assecuradeurs in den

.	. Besch. .	. Bruch .	. A
.	. . 3 . .	. . 3 . .	. .
.	. . 3 . .	. . 3 . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
).	3 u. Besch.	. .10 . .	. .
.	. . .10 . .	. .10 . .	10u
.	. . .10 . .	. .10 . .	. .
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
.	10u. Besch.	. .10 . .	. .
.	. dito .	. Besch. .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . 3 . .	. .
.	. Besch. .	. . . . .	. .
.	. . .10 . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
	3	3	
.	. . . 3 . .	. . 3 . .	. .
.	. . 3 . .	. .10 . .	. .
.	. Besch. .	Br. u. B.	. B
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . .10 . .	. . . . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. Besch. .	. Besch.	. B
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . .10 . .	. . 3 . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
.	. Besch. .	. . . . .	. .
.	. dito .	. . . . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . 3 . .	. .
.	. . . . .	. .10 . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. Besch. .	. Besch. .	Br.
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
.	. Besch. .	. Besch. .	. B
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. . 3 . .	. . . . .	. .
.	. . . . .	. . . . .	. .
.	. Besch. .	. Besch. .	. B
.	. . .10 . .	. . 3 . .	. .
.	. . .10 . .	. . 3 . .	. .
.	. . .10 . .	. . 3 . .	. .
.	. . 3 10. .	. .10 . .	. .
.	. . . 3 . .	. .10 . .	. .

... Schiffen, auch die Kriegs-

...ngel und Norwegen nach der Nordsee
... 10 pCt., von Gothenburg und Udde-
... 5 pCt.
...ngel und der Ostsee nach der Nordsee
... und Livorno nach der Nordsee 3 pCt.
...age müssen die Waaren 3 pCt. Extra-
...e vergütet wird
... Assecuradeurs sind von ordinairer
...gen Artikeln, die sie auch bei einer,
...articulairen Havarie, und zwar die
..., die comp. generale ebenfalls mit
...nd großen cabotage aber nur mit 2
...er abziehen. Die Privatassecuradeurs
Die Assecuradeurs bezahlen immer
Schade die Summe ihrer Befreiung
...eiung versteht sich von particulairer
...osse ist frei von 3 pCt. Nach der
...curadeurs richtet sich die Summe
...jenigen Waaren, für die nichts be-
...enigen, mit welchen sie die mehrste
...d für die eine Bestimmung existirt.
...rei von 5, die comp. des assurances
..., die sie immer abziehen. Die comp.
...ge im Strandungsfalle, eben so die

Bei den nicht genannten Artikeln
...ng der Assecuradeurs nach derjenigen
...t welcher sie am mehrsten Aehnlich-
...rticulaire die nicht in Beschädigung

est.	Bemerkungen.
rie e.	
. .	besteht, wird bezahlt, wenn sie 3 pCt. übersteigt. Die
. .	Summe der Befreiung wird immer abgezogen. Befreiung
. .	von particulairer Havarie versteht sich „außer im Stran-
. .	dungsfalle.“ Die ordinaire Leccage ersetzen die Assecura-
. .	deurs nicht und Extra-Leccage ist erst vorhanden, wenn sie,
. .	bei der cabotage 5 pCt., bei Reisen bis an Cap Horn und
. .	das Vorgebirge der guten Hoffnung 10, und bei weiteren
. .	Reisen 15 pCt. übersteigt. An Havarie grosse wird nur so
. .	viel bezahlt, als sie 3 pCt. übersteigt.
. .	Havre. — Die Extra-Leccage muß die gewöhnliche
. .	Leccage um 10 pCt. übersteigen, ehe sie an den Assecura-
. .	deur kommt. Im Strandungsfalle findet Abandon statt,
. .	wenn die Waare um $\frac{3}{4}$tel ihres Werthes verschlechtert ist.
. .	Nantes. — Die Angaben sind hier nach der einge-
. .	führten neuen Police. Die ältere ist aber noch nicht ganz
. .	außer Gebrauch gekommen. Im Strandungsfalle und im
. .	Falle eines Schiffbruches wird nur Extra-Leccage bezahlt,
. .	die wie in Bordeaux fest gesetzt ist. Bei zerbrechlichen
. .	Sachen wird im Strandungsfall nur dasjenige ersetzt, was
. .	die Havarie particulaire über 5, bei Käse, Salz, Obst, Früch-
. .	ten, ungebleichter Wolle und rostenden Gütern, was sie
. .	über 15 pCt. beträgt. An Havarie grosse wird nur bezahlt,
. .	was dieselbe 3 pCt. von der Taxe in der Police übersteigt.
. .	Rouen. — Bei den nicht angegebenen Artikeln sind
. .	die Assecuradeurs frei von 5 pCt.

Bei

Hoffmann & Campe.

ist erschienen:

Almanach dramatischer Spiele zur geselligen Unterhaltung auf dem Lande. Begründet von Aug. v. Kotzebue. Herausgegeben von Carl Lebrün. 1827—1832. 10 Thlr.

Anderson, Dr. Ch. D., Anleitung für Diejenigen, welche Sich oder Andern in Hamburg oder in dem Hamb. Gebiete Grundstücke oder darin versicherte Gelder zuschreiben lassen wollen. 8. 810. 20 Gr.

— — — Nachtrag zum ersten Bande der Erläuterung des Hamburgischen Privat-Rechts. Enthaltend: Hamburgische Burspracken vom Jahre 1594. Nach dem alten Originale, wornach dieselben jährlich abgelesen worden, mit Anmerkungen. 8. 810. (Plattdeutsch.) 12 Gr.

Aubert, Kammerherr, Denkschrift über die Ereignisse, welche sich auf die Wiederbesetzung von Hamburg durch die Franzosen beziehen. Von der Zeit vom 30. Mai 1813, und dem Feldzuge der Gallodänischen Armee 1813 u. 1814 in Mecklenburg, Lauenburg und Holstein an, bis zu den Friedensverhandlungen von Kiel, den 14. Januar; desgleichen von der, seit dem gedachten Frieden stattfindenden Blockade von Hamburg durch die russische, sogenannte polnische Armee, bis zur völligen Räumung dieses Ortes durch die Franzosen, gegen das Ende des Mai's 1814; und endlich von der Besetzung Holsteins durch die Russen, bis zu deren Abmarsch im Januar 1815. Aus dem Französischen. 2e Aufl. gr. 8. 826. 16 Gr.

Bärmann, Dr. J. N., dat grote Höög- un Häwel-Book. Dat sünd Dichtels, Rymels un Burenspillen in hamborger plattdüüdscher Mundart. 8. 827. 1 Thlr. 12 Gr. Velinpap. 1 Thlr. 20 Gr.

Benjamin. Ein Roman aus der Mappe eines tauben Malers. 1r Thl., mit 12 Charakterbildern, erfunden und radirt vom Herausgeber. 8. 830. 1 Thlr. 16 Gr.

Bergen, H. von, Versuch einer Monographie der China. Mit 8 illum. Kpfrn., in Folio und 8 Tabellen. gr. 4. 826. 18 Thlr.

Boerne, L., gesammelte Schriften. 8 Thle. 8. 829 u. 30.
Pränumerationspreis 5 Thlr. Ladenp. 8 Thlr.

— — — Denkrede auf Jean Paul Friedr. Richter. 8. 826. 2 Gr.

Bohn, Gottf. Ch., Waarenlager, oder Wörterbuch der Produkten- und Waarenkunde. Des wohlerfahrnen Kaufmanns, Zweite Abtheil. Neu ausgearb. von Hofrath G. P. H. Norrmann. 2 Thle. Auch unter dem Titel: Vollständigeres Wörterbuch der Produkten- und Waarenkunde. Eine alphabetische Beschreibung der Natur- und Kunstprodukte, die im Großhandel vorkommen, mit den nothwendigsten natur-historischen, ökonomischen, physikalischen, technologischen, geographisch-statistischen, und mehrere den Waarenhandel betreffenden praktischen Erläuterungen, für Kaufleute, Makler, Manufacturisten und andere Geschäftsleute. 2 Thle. Wohlfeile Ausg. gr. 8. 830.
Vormaliger Preis 7 Thlr. Jetzt 4 Thlr.

Bolivar's Denkwürdigkeiten. Herausgegeben von seinem General-Adjutanten Ducoudray-Holstein; die Charakter-Schilderung und Thaten des Süd-Amerikanischen Helden, die geheime Geschichte der Revolution in Columbia, und ein Sittengemälde des Columbischen Volkes enthaltend. Deutsch bearbeitet von C. N. Röding. 2 Thle. 8. 830. 2 Thlr. 16 Gr.

Braubach, Dr. D., mathematische Vorträge über die Seewissenschaften in der hiesigen Navigationsschule. Bearb. und herausgegeb. von H. Lauritz-Raven. 2 Thle. 8. 826. 2 Thlr. 6 Gr.

Brentano, Cl., Ponce de Leon. Lustsp. in 5 Aufz. 8.
1 Thlr. Schreibpap. 1 Thlr. 8 Gr.

Buek, Dr. F. G., Handbuch der hamb. Verfassung und Verwaltung. gr. 8. 828. 2 Thlr. 8 Gr. Velinp. 3 Thlr.

Denkbuch der Geschicht Hamburg's auf jeden Tag des Jahres. 8. 829. 1 Thlr. Velinp. 1 Thlr. 8 Gr.

Depping, G. B., Die Heerfahrten der Normannen bis zu ihrer festen Niederlassung in Frankreich. Nach dem Franz., von F. Ismar. 2 Thle. gr. 8. 829. 3 Thlr.

Desruelles, Dr. H. M. J., Ueber die Behandlung ohne Quecksilber bei venerischen und solchen Krankheiten, welche vom Misbrauche des Mercurs entstehen, in dem klinischen Militair-Hospitale von Val-de-Grâce. Frei übersetzt von Dr. G. B. Günther. Mit einer Vorrede von Dr. J. C. G. Fricke. gr. 8. 829. 18 Gr.

Eckmeyer, Dr. S. J., Grammar of the german language. 8. 830. 20 Gr.

Encyclopaedia Americana, a popular Dictionary of Arts, Sciences, Literature, History, Politics and Biography, brought down to the present time; including a copious collection of original articles in American Biography; on the basis of the seventh edition of the german Conversations-Lexicon, edited by Francis Lieber, assited by E. Wigglesworth. Vol. 1—8. gr. 8. Philadelphia. 829.
bound à 3 Thlr. 12 Gr.

Everett, Alex. H, Amerika, oder allgemeiner Ueberblick der politischen Lage der verschiedenen Staaten des westl. Festlandes, nebst Vermuthungen über deren künftiges Schicksal. Uebersetzt und mit erläuternden Anmerkungen versehen. 2 Thle. gr. 8. 828.
2 Thlr. 12 Gr. Velinp. 3 Thlr. 8 Gr.

Freese, John Henry, the Cambist's Compendium; or, two familiar practical treatises on Bills of Exchange: shewing their various forms, nature, and operations; the properties and bearings of the constituend parts; and the duties and liabilities of the several parties thereto, as draver, payee or order, drawee and acceptor, indorser and holder; according to the decisions of the courts of law: on Calculations of Foreign Exchanges, direct, indirect, proportional, and arbitrated: and on Operations in Coin and Bullion: worked according to vulgar and decimal arithmetic, by the chain rule or rule of equation, and by logarithens: to which are added, tables of the names, assay or fineness, weight and sterling value, of foreign coins; of logarithms adapted to exchange calculations; and other interesting matter. gr. 8. London 828.
bound 5 Thlr. 12 Gr.

Gedanken über höhere Bürgerschulen, nebst Wanderungen durch die Schulstuben des Volkes, der Privat-Schulmeister, der Hauslehrer und der Gymnasien im Königreich Hannover. gr. 8. 829.
10 Gr.

Hamburg, in Natur-Historischer und Mediciniſcher Beziehung. Zum Andenken an die im Septbr. 1830, stattgefundene Versammlung der deutschen Naturforscher und Aerzte. 8. 830. 1 Thlr. 8 Gr.

Krüger, J. C. H., neues Wechselbuch, in genau ausgerechneten Tabellen von 4000 Mark bis zu 1 Schilling, von 20 bis zu 33⅞ pCt. von Banco in alle Courant-Münzsorten und diese wieder zu Banco. Ohne Druck- oder Rechnungsfehler. 830. 1 Thlr.

Meldola, A., Calculations-Tabellen engl. Colonial- und Manufactur-Waaren von London nach Hamburg. gr. 8. 827. 1 Thlr. 8 Gr.

— — — allgemeiner Comtorist der sämmtlichen Handelsplätze, nach alphabetischer Ordnung. Enthaltend: Die vollständige Münz-, Maaß- und Gewichtskunde, die Erklärung der Course in Wechseln und Staatspapieren, alle im Handel üblichen Usanzen, so wie eine kurze Handelsgeographie aller bekannten Plätze; nebst den seit 1814 gemachten Anleihen, den Garantien derselben und den Lauf der Course in jedem Jahre. gr. 8. 830. 3 Thlr. 6 Gr. Velinpap. 4 Thlr.

Mittheilungen aus dem Gebiete der gesammten Heilkunde. Herausgegeben von der medicinisch-chirurgischen Gesellschaft in Hamburg. 1r Bd., mit 1 Kupfr. gr. 8. 830. 2 Thlr. 6 Gr.

Pöhls, Dr. M., Bemerkungen über Havarie-Grosse nach Principien des Rechts und der Handelspolitik und mit besonderm Hinblick auf einige Erörterungen der neuesten Zeit. gr. 8. 823. 12 Gr.

— — — Zusätze su seinen Bemerkungen über Havarie-Grosse. Nebst einem Anhange, enthaltend eine vergleichende Zusammenstellung der beständigen Bedingungen sämmtlicher activen Assecuranz-Compagnien der freien Städte Hamburg, Lübeck, und Bremen, so weit sie das Verhältniss zum Versicherten betreffen. gr. 8. 824. 12 Gr.

— — — Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute. 1r Band. Allgem. Theil. gr. 8. 828. 2 Thlr. Velinp. 2 Thlr. 8 Gr.

— — — 2r Bd. A. u. d. Titel: Darstellung des Wechselrechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europa's. 2 Thle. gr. 8. 829. 4 Thlr. Velinp. 4 Thlr. 16 Gr.

— — — 3r Bd. A. u. d. Titel: Darstellung des Seerechts nach gem. und Hamb. Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europa's und America's. 4 Theile. gr. 8. 830. 8 Thlr. Velinp. 9 Thlr. 8 Gr.

— — — Versuch einer gründlichen Darstellung der Lehre von Innominat-Contracten. Hauptsächlich gegen Ganz. 8. 821. 20 Gr.

Stevens, Rob., Versuch über Havarie und Assecuranz-Gegenstände, enthaltend eine Darstellung des neuern engl. Rechts und der Praxis in Assecuranz- und Havarie-Sachen. Aus dem Engl., von F. C. Schumacher. gr. 8. 829. 1 Thlr. 4 Gr.

Tulpen und Staatspapiere. Ein Beitrag zur Geschichte des Handels im 17. u. 19. Jahrhundert. 8. 830. 4 Gr.

Ueber das Johanneum und Gymnasium in Hamburg. Ansichten und Wünsche. 8. 828. 10 Gr.

Weech, J. F. von, Brasiliens gegenwärtiger Zustand und Colonial-System. Besonders in Bezug auf Landbau und Handel, zunächst für Auswanderer. gr. 8. 828. 1 Thlr. 16 Gr. Velinp. 2 Thlr.

Zoll-Tarif, neuer Mexikanischer, für die vom 20. Febr. 1828 an bei der Ein- und Ausfuhr von Waaren zu entrichtenden Abgaben, nebst Verordnungen für die Schiffer. gr. 8. 828. 12 Gr.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Pöhls, Meno,

Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts für Juristen und Kaufleute

Bd.: 4,1

Hamburg 1834

Merc. 185 m-4,1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10291548-7